



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 176]
No. 176]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्टूबर 30, 2008/कार्तिक 8, 1930
NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 30, 2008/KARTIKA 8, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 21 अक्टूबर, 2008

सं. टीएएमपी/22/2008-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/22/2008-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

...आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन में निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर विकसित की जाने वाली अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संप्रेषण सं. पीआर-14019/25/2007-बीजी दिनांक 12 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश घोषित किए गए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 28 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश अधिसूचित किए थे।

3. दिशा-निर्देशों के अनुपालन में, एनएमपीटी ने न्यू मेंगलूर पत्तन पर निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है। इसने बाद में प्रस्तावित सुविधा के लिए मसौदा अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अग्रेषित की थी।

4. एनएमपीटी के मूल प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नवत् हैं:-

(i). यह प्रस्ताव बीओटी आधार पर लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए गहरे डुबाव वाले बहुउद्देशीय बर्थ सं. 14 पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधा स्थापित करना परिकल्पित करता है। अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधा में शामिल होंगे:-

(क). यह प्रणाली मार्शलिंग यार्ड पर प्राप्त वैगनों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित की जाएगी।

(ख). वैगनों को टिपल किया जाएगा और लौह अयस्क कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से मार्शलिंग यार्ड से बर्थ सं. 14 के पीछे स्थित चट्टा यार्ड में परिवहनित किया जाएगा।

(ग). वैगन सड़क-सह-रेल इंजन द्वारा आगे-पीछे किया जाएगा।

(घ). जलयान लदाई मोबाइल जलयान लोडरों (2 सं.) के माध्यम से स्टेकयार्ड से की जाएगी; और, पे-लोडर्स में रिकलेमिंग करेंगे।

(ii). भूमि का आबंटन:

पत्तन ने अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधा स्थापित करने के लिए भावी बीओटी प्रचालक को निम्नलिखित भूमि के आबंटन का प्रस्ताव किया है:-

(क). प्रस्तावित बर्थ के पीछे सुरक्षा परिसर दीवार के भीतर 75,000 वर्ग मीटर भूमि।

(ख). पत्तन रेल मार्शलिंग यार्ड के निकट 64,000 वर्ग मीटर भूमि।

(ग). मार्शलिंग यार्ड से गहरे डुबाव वाले बर्थ तक कन्वेयर प्रणाली उपलब्ध करवाने के लिए 5,000 वर्ग मीटर राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू)।

(iii). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). घाट क्षमता की परिगणना के लिए, विभिन्न प्रकार के जलयानों की लदाई दर प्रस्ताव में परिकल्पित प्रणाली के आधार पर सुविचारित की गई है। सुविचारित लदाई दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा निम्नतर है। लौह अयस्क टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में निर्धारित जलयान की लदाई दर के प्रतिमानक और एनएमपीटी द्वारा सुविचारित लदाई दर नीचे दी गई है:-

जलयान का प्रकार	(टनों में/दिन)	
	लदाई प्रतिमानक दिशा-निर्देशों के अनुसार	लदाई दर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित
केप साइज़	60,000	50,000
पेनामेक्स	55,000	40,000
हैंडी साइज़ और हैंडी मैक्स	25,000	20,000

(ii). केपसाइज़ पोतों, पेनामेक्स पोतों और हैंडी मैक्स पोतों की हिस्सेदारी क्रमशः 30 प्रतिशत, 60 प्रतिशत और 10 प्रतिशत होना मानी गई है।

(iii). दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए और यथा ऊपर उल्लिखित लदाई दरें अंगीकृत करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता 10.48 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम याई क्षमता:

- (i). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया जाने वाला स्टेकयार्ड क्षेत्र 75,000 वर्ग मीटर है।
- (ii). स्टेकिंग परिमाण 15 टन प्रति वर्ग मीटर (प्रतिमानकों के अनुसार) पर सुविचारित किया गया है।
- (iii). प्लॉट टर्नओवर अनुपात प्रतिमानकों के अनुसार एक वर्ष में 12 बार लागू किया गया है।
- (iv). दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए सर्वोत्तम याई क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(ग). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता:

प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता उपर्युक्त (क) और (ख) का निम्नतर होते हुए 6.62 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित किया गया है।

- (iv). अभियंत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली को 50,000 टन प्रति दिन की लदाई दर रहने की उम्मीद है। यह बर्थ 14 मीटर डुबाव अर्थात् 85000 डीडव्यूटी तक के पोतों को सेवा प्रदान कर सकता है।

(v). पूँजी लागत:

- (क). परियोजना की पूँजी लागत नीचे दिए गए अनुसार रू० 162.74 करोड़ पर अनुमानित की गई है:-

विवरण	अनुमानित पूँजी लागत (रुपये करोड़ों में)
सिविल लागत	39.13
अभियांत्रिक उपस्कर	118.61
बिजली	5.00
कुल	162.74

- (ख). सिविल लागत न्यू मेंगलूर पत्तन में हाल ही में सौंपे गए समान प्रकृति के कार्यों के आधार पर अनुमानित की गई है।

- (ग). अभियांत्रिक इंजीनियरिंग और मशीनरी लागत का अनुमानन मै० होवे इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा वर्ष 2001 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में निर्दिष्ट की गई लागत और सामग्री घटक तथा लेबर घटक के लिए उपयुक्ततः क्रमशः 60 प्रतिशत और 40 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित है। उपस्कर लागत में वृद्धि वर्ष 2001 में साध्यता रिपोर्ट तैयार करने के समय बाज़ार प्रचलित दर में अन्तर और स्टील सामग्री की हाल ही की बाज़ार दरों पर आधारित है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). बिजली लागत 1.4 इकाईयां प्रति टन के उपभोग प्रतिमानकों के आधार पर अनुमानित की गई हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए अंगीकृत बिजली की इकाई दर रू० 10 है।
- (ख). मरम्मतें और अनुरक्षण लागत प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली लागत के 7 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). बीमा और अन्य व्यय रू० 162.74 करोड़ के सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के क्रमशः 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।

- (घ). मूल्यहास रिटन डाऊन वैल्यू मैथेड पर दो पारी प्रचालन के लिए सिविल परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत की दर से, अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 20.87 प्रतिशत और बिजली परिसंपत्तियों पर 20.87 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।
- (ड). लाइसेंस शुल्क पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने वाले कुल 1,44,000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए रु0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष पर अनुमानित किया गया है।
- (च). तदनुसार, कुल प्रचालन लागत रु0 5.755 लाख पर अनुमानित की गई है।

- (vii). पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात अभियंत्रीकृत सुविधाओं द्वारा लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए कुल राजस्व आवश्यकता रु0 83.59 करोड़ प्रतिवर्ष नीचे यथा सारबद्ध अनुमानित की गई है:-

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	रु0 162.74 करोड़ की पूंजी की अनुमानित लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई	26.04
(ii).	प्रचालन लागत	57.55
(iii).	कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता	83.59

- (viii). अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए एनएमपीटी द्वारा मूलतः प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क सीमा नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	प्रदत्त सेवा	दर (प्रति मीट्रिक टन)
1.	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार	120.00
2.	25 दिनों की निःशुल्क अवधि के बार बिना निर्यात के भंडारण यार्ड में रहने वाले सामानों के लिए भंडारण प्रभार (क). प्रति दिन पहले सप्ताह में (ख). प्रति दिन दूसरे सप्ताह में (ग). प्रति दिन तीसरे सप्ताह में	3.00 5.00 7.00
3.	विविध प्रभार (क). सफाई, यार्डों/कन्वेयरों/गेलेरियों से स्पिलज एकत्रण (ख). कार्गो नम करना	1.00 0.50

- (ix). इस बर्थ का लाइसेंस बीओटी प्रचालक को नहीं दिया गया है और इसलिए बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित नहीं किया गया है। एनएमपीटी अन्य पोत संबंधित प्रभारों के साथ बर्थ किराया वसूल करता रहेगा।

5.1. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने हमारे प्रश्नों के प्रतिसाद में कम्पनीज़ अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन दरें लागू करते हुए मूल्यहास की गणना संशोधित की है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत अनुमान संशोधित किया गया था। संशोधित लागत विवरण के अनुसार अनुमानित राजस्व आवश्यकता नीचे दी गई है:-

विवरण	रुपये करोड़ों में
16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	26.04
प्रचालन लागत	43.22
कुल राजस्व आवश्यकता	69.25

5.2. परिणामस्वरूप, संशोधित प्रहस्तन प्रभार इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित रु0 120 प्रति टन के विपरीत रु0 102.60 प्रति टन (यानि रु0 103) परिगणित किए गए हैं। एनएमपीटी ने भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में किसी संशोधन का सुझाव नहीं दिया है।

6.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी से प्राप्त मूल प्रस्ताव के साथ संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं और एनएमपीटी द्वारा अप्रेषित पात्र बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और पात्र

बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं/पात्र बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

6.2. मूल प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और पात्र बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एनएमपीटी को अग्रेषित की गई थीं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से हमें कोई लिखित टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई थीं।

7. बीओटी आधार के अधीन अभियंत्रित लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु एनएमपीटी का प्रस्ताव बर्थ सं. 14 पर अभियंत्रित लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं की स्थापना के लिए लाए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर तैयार किया गया प्रतीत हुआ था। इसलिए, एनएमपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित परियोजना के साथ ही न्यू मेंगलूर पत्तन पर अगले पांच वर्षों में चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम होने वाली परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने हमारे प्रश्नों पर प्रतिसाद दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और एनएमपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	एनएमपीटी का प्रतिसाद
(i).	अभियंत्रित लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाएं स्थापित करने के लिए सुविचारित बर्थ लम्बाई का मानक स्तर दर्शाएं। इस परियोजना के अधीन प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित पोत की औसत जीआरटी भी दर्शाएं।	(क). इस बर्थ का प्रचालक को लाइसेंस अथवा पट्टा नहीं दिया गया है। प्रचालक को रेलवे वैगनों और कुछ हद तक सड़क परिवहन द्वारा प्राप्त कार्गो के माध्यम से मार्शलिंग यार्ड से लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा। बर्थ अपरन इस्तेमाल करते हुए जलयान लदाई घाट क्षेत्र पर की गई है। इसलिए, बर्थ लम्बाई नहीं दर्शाई गई है। बर्थ किराया प्रभार विषय प्रस्ताव के लिए अपक्रंट निर्धारित करने के लिए नहीं है। (ख). एनएमपीटी के दरमान के अनुसार बर्थ किराया प्रभार एनएमपीटी को कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क सहित निर्यातक/प्रचालक द्वारा देय होंगे। अतः पोत की अनुमानित जीआरटी इस स्तर पर जरूरी नहीं होगी।
(ii).	क्षमता: सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविचारित केपसाइज/पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों का जलयान दिवस आउटपुट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन नहीं करता है। इस संबंध में दिशा-निर्देशों से विपथन के कारण जरूरी औचित्य के साथ स्पष्ट करें।	केपसाइज, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों के लिए जलयान दिवस आउटपुट दिशा-निर्देशों में निर्धारित जलयान लदाई आउटपुट से कम सुविचारित किया गया है क्योंकि यह प्रस्ताव टायर माउंटेड मोबाइल क्रेनों की स्थापना परिकल्पित करता है जिसकी प्रहस्तन क्षमता 25000 टन प्रतिदिन बिना निर्धारित किए अथवा रेल माउंटेड जलयान लोडरों के है। प्रस्ताव के अनुसार, टायर माउंटेड क्रेनों को पार्किंग स्थल में स्थानांतरित करना होगा जब कभी वे इस्तेमाल नहीं हो रही हों। विभिन्न विकल्पों और टायर माउंटेड मोबाइल क्रेन जलयान लोडरों में से संभावित दरित आउटपुटों पर विचार करने के पश्चात, लदाई प्रतिमानकों को कम करने पर विचार किया गया। तदनुसार, केपसाइज, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों के लिए क्रमशः 50000, 40000 और 20000 टन की लदाई दर मानी गई है।
(iii).	पूजी लागत अनुमान	
(क).	अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित अयस्क प्रहस्तन उपस्कर की संख्या अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के 4.3. - अनुबंध-II में विनिर्दिष्ट अयस्क प्रहस्तन उपस्कर की मात्रा से मेल नहीं खाता है। पूजी लागत के अनुमान के लिए प्रतिमानकों से भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	यह प्रस्ताव परिकल्पित करता है कि बीओटी प्रचालक 64,000 वर्ग मी0 क्षेत्र के मौजूदा मार्शलिंग यार्ड से लौह अयस्क प्रहस्तन करे। यह रेल संपर्क से संभावित कार्गो प्राप्ति के साथ एक वैगन टिपलर स्थापित करने से संभव होगा। रेल-सह-सड़क शंटर उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है जोकि एक वैगन टिपलर प्रचालित करेगा। अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित उपस्कर बोलीदाताओं की पात्रता के समय सामने लाया गया है और तदनुसार उन्हें शामिल किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि बोलीदाताओं की पात्रता विषय मामले में पूरी की गई है। मौजूदा रेल संपर्कता के अनुसार, यह संभव होगा कि एनएमपीटी पर प्रतिदिन केवल 4 रैकों को प्राप्त किया जाए और प्रस्ताव में परिकल्पित उपस्कर पर्याप्त होगा।

(ख).	पुष्टि करें कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट संशोधित की गई है अथवा कोटेशन प्राप्त की गई है, जहां कहीं अपेक्षित हो। अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज भेजे जाएं।	विषय प्रस्ताव के लिए साध्यता रिपोर्ट इन-हाऊस तैयार की गई है और एक प्रति संलग्न की गई है। साध्यता रिपोर्ट तैयार की गई है और वर्ष 2001 में मै0 होवे इंडिया प्रा0 लि0 (एचआईपीएल) द्वारा किए गए पूर्ववर्ती अध्ययनों के प्रासंगिक पहलुओं को शामिल किया गया है जहां तक सुविधा योजना और पूंजी लागत के अनुमान का संबंध है। साध्यता रिपोर्ट में शामिल की गई पूंजी लागतों के लिए एचआईपीएल द्वारा तैयार किए गए समर्थक दस्तावेज पत्तन के पास उपलब्ध नहीं हैं।
(ग).	संलग्न साध्यता रिपोर्ट के सारों की तालिका 8.4 में दो जलयान लोडरों की लागत ₹0 14 करोड़ है। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने प्रस्ताव में विशेष उपस्कर की आधार लागत ₹0 28 करोड़ (अनुबंध 1/3) पर विचार किया है। इस उपस्कर की पूंजी लागत सही स्थिति दर्शाने के लिए उपयुक्ततः शोधित की जाए।	जलयान लोडरों की लागत वर्ष 2001 में ₹0 14 करोड़ पर अनुमानित की गई है। अधुनातन जाँच के पश्चात, यह स्पष्ट है कि क्रनों की लागत वर्ष 2और 2008 के बीच ₹0 17,000 प्रति टन से ₹0 38,000 प्रति टन स्टील की मूल लागत में वृद्धि के कारण वर्ष 2001 में परिकल्पित लागत का लगभग दोगुना है। इस मुद्दे पर विभिन्न उत्पादकों से विचार-विमर्श किया गया है और यह सूचित किया जाता है कि जलयान लोडरों की लागत टायर माउंटेड मोबाइल क्रनों के लिए लगभग ₹0 14 करोड़ है और इसलिए इसे अंगीकृत किया गया है।
(iv).	प्रचालन लागत:	
(क).	दिशा-निर्देशों में बिजली के उपभोग के लिए प्रतिमानक 1.4 इकाई प्रति टन निर्धारित किया गया है। प्रस्ताव में ₹0 9.26 करोड़ पर बिजली लागत का अनुमान बिजली की इकाई दर का कारक प्रतीत नहीं होता है।	1.4 इकाई प्रति टन पर निर्धारित बिजली उपभोग के लिए प्रतिमानकों पर विचार किया गया है। समर्पित विनियुक्त जनरेटर के साथ बिजली पैदा करने के सभी पहलुओं पर विचार करते हुए अनुमानन में अंगीकृत बिजली की प्रति इकाई दर की दर ₹0 10 है। ₹0 9.26 करोड़ पर बिजली लागत का अनुमानन सही है और इसे संशोधित करने की जरूरत नहीं है।
(ख).	मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम में परिसंपत्तियों के रिटन डाऊन वेल्यू के लिए निर्धारित दर के आधार पर परिकल्पित किया गया है। यह अप्रॉक प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं। मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए प्रासंगिक दिशा-निर्देशों के खंड 3.5.3 के अनुसार परिकल्पित किया जाए।	मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकल्पित किया गया है और तदनुसार लागत पत्रक संशोधित किए गए हैं। इसने प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित ₹0 27.75 करोड़ के विपरीत ₹0 13.42 करोड़ पर मूल्यहास अनुमानित किया है। परिणामस्वरूप, लौह अयस्क प्रहस्तन दर संशोधित की गई है और ₹0 120/- प्रति टन की पूर्ववर्ती प्रस्तावित दर के विपरीत कम करके ₹0 102.60 प्रति टन की गई है।
(ग).	पुष्टि करें कि बीओटी प्रचालक को आर्बिट्रि किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन भूमि के लिए ₹0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष पर अनुमानित लाइसेंस शुल्क एनएमपीटी के प्रचलित दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है।	वर्तमान में, लाइसेंस शुल्क ₹0 9.38 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह है। एनएमपीटी का दरमान दीर्घकालिक पट्टे अर्थात् ₹0 110.04 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष के लिए ₹0 9.17 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित करता है। प्रस्ताव में, लाइसेंस शुल्क ₹0 120 प्रति वर्ग मी0 प्रतिवर्ष की दर से अनुमानित किया गया है। बीओटी प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने तक अगले कुछ वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए सीमांतक विपथन है। अतः अनुमानन में बदलाव करने अथवा संशोधन करने को जरूरी नहीं माना गया।
(घ).	साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित उपस्कर लागत में 40 प्रतिशत पर अन्य घटक लागत और 60 प्रतिशत पर अभियांत्रिक उपस्कर लागत में स्टील घटक लागत के विपथन का आधार स्पष्ट करें।	(क). प्रस्तावित प्रणाली के उत्पादन के लिए प्रमुख घटक में भंडारण यार्ड सुविधा के लिए और प्रहस्तन उपस्कर के निर्माण में भी स्टील सामग्री का इस्तेमाल शामिल है। (ख). प्रत्येक घटक के लिए दरें तत्काल उपलब्ध नहीं थीं। चूंकि उपस्कर मालिकाना मदे हैं, इसलिए कोटेशन मांगी गई थीं, तथापि उत्पादकों से

(ड.)	<p>पिछले सात वर्षों में इस लागत तत्व में वृद्धि के कारण वर्ष 2001 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित अनुमानों में 250 प्रतिशत तक स्टील घटक के अनुमान में वृद्धि की गई है। इस अवधि के दौरान स्टील कीमत में वृद्धि पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किए गए विश्लेषण की प्रति भेजे।</p>	<p>कोई जवाब नहीं मिला था। वास्तविक लागत पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने वर्ष 2001 के दौरान और वर्ष 2008 के दौरान स्टील दरों पर विचार करते हुए वर्ष 2000 की दरों पर वृद्धि कारक अंगीकृत किया है। अन्तर लगभग 150 प्रतिशत से अधिक है। लेबर वृद्धि का घटक लेबर लागत में वृद्धि के कारण है। इसलिए, वास्तविक दर पर पहुंचने के लिए सामग्री घटक शामिल कार्य के 60 प्रतिशत रूप में और सभी प्रकार के कार्यों जैसे सिविल, बिजली और अभियांत्रिक पर लेबर लागत संबंधी 40 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।</p> <p>(ग). पिछले वर्षों में स्टील दरें 100 प्रतिशत से अधिक बढ़ी हैं, स्टील आदि का फेब्रिकेशन 250 प्रतिशत से अधिक बढ़ा है। तदनुसार, उपस्कर लागत के वास्तविक अनुमानन पर पहुंचने के लिए आधार दर में उपयुक्ततः वृद्धि की गई है।</p> <p>(घ). वर्ष 2003 में एनएमपीटी पर गहरे डुबाव वाले बर्थ के कार्य के लिए मै0 नवयुग इंजीनियरिंग कम्पनी और मै0 राष्ट्रीय इस्पात निगम लि0 के बीच हुए समझौता ज्ञापन की प्रति और जनवरी, 2008 में फ्लोटेटेड जॉच के लिए मै0 टाटा स्टील लिमिटेड द्वारा उद्धरित दर अपने निवेदनों के समर्थन में संलग्न की गई है। पीडब्ल्यूएसआर 2007 के अनुसार सामग्री घटक की लागत भी संलग्न की गई है।</p>
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 अगस्त, 2008 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/पात्र बोलीदाताओं ने अपने निवेदन रखे थे।

9.2. प्रस्ताव में देखे गए कुछ सूचना अन्तरालों के मददेनज़र, एनएमपीटी को संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित ब्योरे/सूचना अपफ्रंट प्रशुल्क की संशोधित गणना के परिणाम के साथ भेजने की सलाह दी गई थी:-

- (i). घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच भारी अन्तर के मददेनज़र, यार्ड क्षमता में सुधार करने की साध्यता दिशा-निर्देशों द्वारा अनुमत 25 दिनों की निःशुल्क अवधि कम करते हुए परीक्षित की जाए।
- (ii). कुछ तदर्थ प्रतिशतता द्वारा वर्ष 2001 में तैयार किए गए अनुमानों को मात्र अधुनातन किए जाने की बजाय सिविल और उपस्कर लागत के लिए प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमानन संशोधित करें।
- (iii). प्रस्ताव में अनुमानित रू0 10/- प्रति इकाई पर बिजली की इकाई दर के समर्थन में विस्तृत परिगणना भेजें। परिगणनाओं के साथ, पत्तन आपूर्ति के विभिन्न स्रोतों से बिजली की उपलब्धता और ऐसे स्रोतों से बिजली की प्राप्ति की लागत के ब्योरे भी अवश्य भेजें।
- (iv). एनएमपीटी निर्यात के लिए रेल और सड़क दोनों द्वारा लौह अयस्क की प्राप्ति परिकल्पित करता है। चूंकि वैग टिपलिंग की सुविधा केवल रेल कार्गो के लिए प्रासंगिक है, इसलिए रेल और सड़क द्वारा प्राप्त लौह अयस्क के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए जाएं।

9.3. संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी द्वारा भेजे गए पूंजी लागत अनुमानों पर टिप्पणी करने के दौरान, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए उपस्कर के विभिन्न प्रकार के लिए उसके द्वारा प्राप्त किए गए पूंजी लागत अनुमानों को स्वेच्छा से टीएमपी और एनएमपीटी के साथ बांटे थे।

10. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने मार्शलिंग यार्ड में रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए विस्तृत पूंजी लागत अनुमान और बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित अभियंत्रिकृत लौह अयस्क टर्मिनल के लिए उपस्कर लागत भेजी है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने ये ब्योरे एनएमपीटी के साथ भी बांटे हैं।

11. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण संशोधित गणना के साथ भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). (क). रेलवे क्षमता की जाँच की गई है। खदान हैडों और न्यू मेंगलूर पत्तन से जुड़ी रेलवे की ट्रैक क्षमता 5 रैक प्रतिदिन अर्थात् लगभग 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) प्रचालन किया जा सकता है। इसलिए, एक वैगन टिपलर का प्राक्धान पर्याप्त होगा। यह अनुमान लगाया गया है कि लगभग 300 सं. ट्रक कार्गो प्रतिदिन प्राप्त किया जा सकता है और इसलिए अनुमानित कार्गो जो सीधे स्टेकयार्ड में ले जाया जा सकता है अर्थात् 1.44 एमटीपीए। इस प्रकार, निष्कर्षतः कार्गो जो प्रहस्तित किया जा सकता है वह 6.52 एमटीपीए है, जोकि यार्ड क्षमता के निकट है।

(ख). विषय प्रस्ताव निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित है। 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष की यार्ड क्षमता पर्याप्त होगी क्योंकि न्यू मेंगलूर पत्तन से जुड़ी रेलवे ट्रैक क्षमता की सीमाएँ हैं। चक्रों की संख्या प्रतिवर्ष नहीं बढ़ाई जा सकती। 12 चक्रों का प्रावधान बनाए रखा गया है।

(ii). परियोजना लागत प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित रु० 162.74 करोड़ के विपरीत रु० 239.88 करोड़ संशोधित की गई है। गणना में अंगीकृत सिविल कार्यों के लिए इकाई दरें पीडब्ल्यूडी दरों की विश्लेषण दर और सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के लिए प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है और अभियांत्रिक उपस्कर की लागत पारादीप पत्तन और विज्ञान पत्तन, जहां समान परियोजना परिकल्पित है, द्वारा दिए गए आउटपुट के आधार पर अंगीकृत की गई है।

(iii). बिजली लागत के संबंध में, एनएमपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में मानी गई रु० 10 प्रति इकाई के विपरीत बिजली की इकाई दर रु० 8 संशोधित की गई है। इसने गणना में अंगीकृत इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए मेंगलूर बिजली आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड (एमईएससीएल) के जुलाई, 2008 और अगस्त, 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिपि भेजी है। इसने रु० 2 प्रति टन पर मोबाइल लोडर के लिए ईंधन लागत अलग-से अनुमानित की है।

12. एनएमपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर और सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था:-

- (i). मोबाइल लोडर और इकाई दर द्वारा संभावित उपभोग के साथ ईंधन लागत के अनुमान के लिए आधार।
- (ii). यार्ड क्षमता के परिकलन में अंगीकृत टर्नओवर कारक की समीक्षा।
- (iii). व्ययों की कुल मदों को समाप्त करते हुए जोकि दो बार गिनती की गई प्रतीत होती है, सड़क-बद्ध कार्गो के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा की समीक्षा।
- (iv). एनएमपीटी समीक्षा करे और पुष्टि करे कि क्या प्रचालक अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से संशोधित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति करने की स्थिति में होगा।
- (v). पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवा के साथ घाटशुल्क प्रभार अलग-से वसूल करने का प्रस्ताव रखने के कारण।

13. एनएमपीटी ने और स्पष्टीकरण/सूचना भेजी है और संशोधित परिगणना भी संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ भेजी है। एनएमपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). मोबाइल लोडर के लिए ईंधन लागत संशोधित गणना में हटाई गई है। बिजली लागत का अनुमान रु० 8.00 प्रति इकाई पर बनाए रखा गया है। जुलाई और अगस्त, 2008 के अधुनातन ग्राहक बिल के अनुसार बिजली की इकाई लागत रु० 7.79 प्रति इकाई है। बिजली बिल में रु० 2.88 लाख पर माँग प्रभार मेंगलूर बिजली आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड द्वारा बिजली आपूर्ति के प्रतिमानकों के अनुसार न्यूनतम माँग के लिए हैं। इस संबंध में, कर्नाटक बिजली विनियामक आयोग नियमावली के सार की प्रति भेजी गई है।

(ii). (क). पत्तन ने दोहराया है कि टर्नओवर अनुपात पहले से स्पष्ट किए गए कारणों से 12 से अधिक नहीं बढ़ाए जा सकते। इसने आगे उल्लेख किया है कि प्रस्तावित सुविधा एसोरेटेड ग्राहकों को सेवा प्रदान करेगी और निर्यात लौह अयस्क की विभिन्न श्रेणियों का होगा। प्रत्येक ग्राहक के लिए रेल द्वारा संचालित लौह अयस्क की अनुमानित मात्रा 3 अथवा 4 ग्राहक होगी जो 1.25 लाख टन (3500 टन प्रति रैक पर 25 दिनों के लिए 1 रैक + 16 टन प्रति ट्रक पर 25 दिनों के लिए 75 ट्रक मानते हुए) होगा। अतः नौभरण के लिए कार्गो का कनवरजेंस पर्याप्त रिज़र्व क्षमता के साथ नौभरण के लिए 25 दिनों से अधिक की अपेक्षा होगी।

(ख). सड़क बद्ध कार्गो क्षमता का अनुमान लगाने के लिए दिनों की संख्या 365 दिनों की बजाय 300 दिन सुविचारित की गई है, क्योंकि औसतन ट्रक संचलन द्वारा कार्गो का 50-55 दिनों के विराम हैं। इसके कारण प्राकृतिक के साथ अप्राकृतिक, राजनीतिक, सड़क का रखरखाव और फोर्स उपाय आदि से भिन्न हैं। पत्तन ने पूर्वकाल में ऐसे विरामों का अनुभव किया है और तदनुसार कि सड़क संचलन के माध्यम से कार्गो के परिवहन के लिए केवल 300 दिन हो सकेंगे।

(ग). हासन-मेंगलूर रेल परियोजना के कार्यान्वयन के लिए नोडल एजेंसी के-राइड ने परियोजना के लिए यातायात अनुमानन अध्ययन किए जाने के लिए मै० ए.एफ. फेरग्यूसन एंड कम्पनी (एएफएफ) की नियुक्ति की थी। प्रतिवेदनों के अनुसार, यह भाग 12 जोड़ी प्रतिदिन प्रहस्तन किया जा सकता है और लौह अयस्क संचलन के लिए आबटिट स्लॉट 5 हैं। शेष गात्री ट्रेनों, पीओएल, चूना और कोयला आदि को सेवा प्रदान करेगा।

(घ). एच-एम रेलवे लाइन के घाट क्षेत्र में स्टीप ग्रेडिएन्ट अतिरिक्त लाइन की अनुमति नहीं देते हैं। जब तक दोहरीकरण नहीं किया जाता है तब तक रेलवे सूत्रों के अनुसार रेल द्वारा अधिक कार्गो का प्रहस्तन करना संभव नहीं होगा। रेलवे लाइन के निकट भविष्य कम-से-कम अगले 15 वर्षों में दोहरीकरण की संभावना नहीं है।

- (ड.). रेल यातायात द्वारा संचलन में उपर्युक्त प्रभेद पर विचार करते हुए, पत्तन ने 26 टिपलर प्रति घंटा का केवल एक वैगन टिपलर प्रस्तावित किया है ताकि रैक 4 घंटों में मुक्त हो जाएं और किसी भी दिन 4 से 5 वैगन प्रहस्तित की जा सकें। द्वितीय टिपलर और संबद्ध प्राप्ति तथा निरूपण लाइनों के व्यवस्थापन के लिए भी स्थान प्रभेद हैं।
- (iii). (क). संयुक्त सुनवाई के दौरान, कुछ बोलीदाताओं ने पाया था कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर स्टैंडर्ड के नहीं हैं। इसलिए, पत्तन ने, जहां तक स्टेकिंग और रिक्लेमिंग का संबंध है, उपस्कर के स्कोप को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। शेष उपस्कर पूर्ववत् रखे गए हैं।
- (ख). पत्तन ने सभी बोलीदाताओं से अनुरोध किया कि समर्थक दस्तावेजों के साथ परियोजना की अनुमानित लागत दर्शाई जाए। तथापि, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड को छोड़कर किसी अन्य बोलीदाता से प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने रेलवे यार्ड, भंडारण, अभियांत्रिक उपस्कर, आदि के लिए परियोजना लागत का विस्तृत अनुमान भेजा है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा निर्दिष्ट परियोजना की लागत रू0 267.2 करोड़ है।
- (ग). सभी उपस्कर की लागतें पारादीप पत्तन न्यास जैसे अन्य पत्तनों से प्राप्त की गई अधुनातन दर के आधार पर संशोधित की गई हैं जहां कही लागू हों और कुछ उपस्कर लागत उत्पादक फर्मों से सत्यप्रति की गई हैं। इसने कुछ अभियांत्रिक उपस्कर के लिए मै0 सेंडविक एशिया लिमिटेड से प्राप्त कोटेशन की प्रतिलिपि भी भेजी है।
- (घ). प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत के सापेक्ष अनुमानन के लिए अंगीकृत आधार के साथ संशोधित पूंजी लागत अनुमान नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	यथा प्रस्तावित प्रारंभिक प्रस्ताव (रुपये लाखों में)	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार (रुपये लाखों में)	पूंजी लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर का आधार
I.	सिविल लागत			
	(i). रेलवे ट्रैक	720	720	दक्षिण रेलवे द्वारा हाल ही में मार्च, 2008 के महीने में सौंपा गया कार्य।
	(ii). प्लेटफार्म	110	221	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय।
	(iii). डम्पर हाऊस और वैगन उतराई प्रणाली	41	270	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(iv). सुरंगें	65	165	इकाई दर जुलाई 2008 महीने में सौंपे गए समान कार्यों के लिए बाजार पूछताछ पर आधारित है।
	(v). भंडारण यार्ड	1875	2751	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(vi). कन्वेयर गैलेरियाँ और स्थानांतरण टावर्स	38	2385	स्टील के लिए अंगीकृत अधुनातन दर के साथ जून, 2008 महीने में मै0 लेनको द्वारा सौंपे गए कार्यों के आधार पर। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(vii). भवन, सिविल मार्ग, विविध सिविल कार्य	75	500	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।

	(viii). मार्शलिंग यार्ड और भंडारण यार्ड में सड़कें	525	450	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(ix). जलनिकासियाँ	228	133	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(x). विविध मदों के लिए आकस्मिकताएँ	186	380	सिविल लागत का 5 प्रतिशत
	(xi). पर्यावरणात्मक पहलू	50	-	संशोधित परिगणना में विविध मदों में शामिल।
	उपजोड़ (I)	3913	7975	
II.	अभियांत्रिक उपस्कर			
	(i). वैगन टिपलर प्रणाली (1 इकाई)	1533	1038	पीपीटी द्वारा अंगीकृत लागत अर्थात् ₹ 10.38 करोड़ और जून, 2008 में समान सुविधा के लिए अन्य पत्तनों द्वारा संकेत पर आधारित। यह लागत मै0 सिकाल से तुलनीय है।
	(ii). बैट्ट कन्वेयर	3108	2697	समान परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत ₹ 83,000 प्रति चालन मीटर की इकाई दर पर आधारित। मै0 सिकाल ने लागत (₹ 17.6 करोड़ + ₹ 10 करोड़) = ₹ 27.6 करोड़ निर्दिष्ट की है।
	(iii). स्टेकर्स (2 सं.)	-	2076	यह लागत ₹ 10.38 करोड़ पर समान परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर पर आधारित है और मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स ने ₹ 24 करोड़ (2 सं. के लिए) निर्दिष्ट किए हैं।
	(iv). रिक्लेमर्स (2 सं.)	-	4000	पीपीटी के लिए लगभग ₹ 20 करोड़ की इकाई दर पर आधारित। मै0 सेंडविक से अधुनातन पूछताछ ने ₹ 19 करोड़ की इकाई दर निर्दिष्ट की है।
	(v). जलयान लोडर (2 सं.)	5880	6226	पीपीटी द्वारा अंगीकृत लागत अर्थात् ₹ 31.13 करोड़ प्रत्येक और जून, 2008 में समान सुविधा के लिए अन्य पत्तनों द्वारा संकेत पर आधारित है। मै0 सिकाल ने 2 सं. के लिए ₹ 61.3 करोड़ लागत निर्दिष्ट की है।
	(vi). धूल निवारण प्रणाली और वेंटिलेशन	50	50	थोक
	(vii). रेल सह सड़क शटर (एक इकाई)	525	500	थोक
	(viii). पे लोडर्स/बुल डोजर्स	100	200	यह नया प्रावधान ₹ 50 लाख की दर से एक बुलडोजर की लागत पर आधारित है।
	(ix). विविध मदें	100	100	थोक
	(x). आकस्मिकताएँ	565	844	अभियांत्रिक लागत अनुमानों का 5 प्रतिशत
	उपजोड़ (II)	11861	17731	
III.	बिजली कार्य	500	685	
IV.	कुल पूंजी लागत (I+II+III)	16274	26391	

- (iv). (क). प्रस्तावित उपस्कर के संशोधित स्कोप के मद्देनजर, जलयान दिवस आउटपुट भी संशोधित किया गया है और दिशा-निर्देशों में निर्धारित लदाई प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।

घाट क्षमता की गणना में सुविचारित कंपसाइज, पेनामेक्स पोत और हैंडी/हैंडीमेक्स की प्रतिशतता उन पोतों पर आधारित है जो वर्ष अर्थात् 2007-08 के दौरान पत्तन पर आए। तदनुसार, संशोधित घाट क्षमता प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित 10.48 मिलियन टन के विपरीत 13.67 मिलियन टन पर निर्धारित की गई है।

- (ख). तथापि, यार्ड क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर बनाए रखी गई है।

- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट/यार्ड क्षमता अर्थात् 6.62 एमएमटीपीए की न्यूनतम है जिसपर अपफ्रंट प्रशुल्क गणना करने के समय विचार किया गया है।

- (v). संशोधित प्रचालन लागत और राजस्व आवश्यकता का सार नीचे दिया गया है:-

- (क). प्रचालन लागत:

		(रुपये करोड़ों में)
क्र.सं.	विवरण	लागत
1.	बिजली (रु० 8 प्रति इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन)	7.41
2.	मरम्मतें और अनुरक्षण	
	(क). सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल लागत पर 1 प्रतिशत)	0.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियाँ और बिजली परिसंपत्तियाँ (प्रासंगिक पूंजी लागत का 7 प्रतिशत)	12.89
3.	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 1 प्रतिशत)	2.64
4.	मूल्यहास (कम्पनीज अधिनियम के अनुसार)	21.71
5.	लाइसेंस शुल्क (रु० 120 प्रति वर्ग मी० प्रतिवर्ष की दर से 144000 वर्ग मी० के लिए)	1.73
6.	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 5 प्रतिशत)	13.20
	जोड़	60.37

- (ख). राजस्व आवश्यकता:

		(रुपये करोड़ों में)
क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	रु० 263.91 करोड़ की पूंजी के अनुमानित लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई	42.23
(ii).	प्रचालन लागत	60.37
(iii).	कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता	102.60

- (ग). राजस्व आवश्यकता का 98 प्रतिशत समेकित प्रहस्तन प्रभार के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है और भंडारण तथा विविध प्रभारों के लिए प्रत्येक के लिए 1 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।

- (vi). (क). सड़क बद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में, इसने पृथक गणना भेजी है। सड़क बद्ध कार्गो के लिए बिना शामिल परिसंपत्तियों का मूल्य रु० 36.17 पर निर्धारित किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, ऐसी परिसंपत्ति उदाहरणतः मूल्यहास, मरम्मतें और अनुरक्षण, बीमा आदि पर प्रचालन लागत रु० 13.22 करोड़ पर अनुमानित किया गया है। मूल्य अर्थात् प्रहस्तन से संबंधित रु० 12.96 करोड़ के 98 प्रतिशत पर विचार करते हुए, और 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष की क्षमता पर विचार करते हुए, रेल और सड़क बद्ध कार्गो के बीच अन्तर रु० 20 प्रति टन होता है।

- (ख). 80 प्रतिशत पर रेल कार्गो (अर्थात् 5292000 टन) और 20 प्रतिशत पर सड़क बद्ध कार्गो (अर्थात् 1323000 टन) मानते हुए, प्रहस्तन प्रभार से राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए रेल कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रहस्तन दर रु० 156 प्रति टन और सड़क बद्ध कार्गो के लिए रु० 136 प्रति टन अनुमानित की गई है।

(ग). इसने प्रारम्भिक प्रस्ताव में प्रस्तावित स्तर से भंडारण प्रभार और विविध प्रशुल्क मदों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है।

(vi). एनएमपीटी ने पहले प्रस्तावित दरमान को संशोधित दरों के साथ अधुनातित भी किया है। परिभाषा, सामान्य निबंधन और शर्तें तथा समेकित प्रहस्तन प्रभार में शामिल सेवाओं का स्कोप प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।

(vii). पत्तन द्वारा घाटशुल्क की वसूली के संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि इस मुद्दे को विषय सुविधा से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। पत्तन ने बर्थ का लाइसेंस दिए बिना मार्शलिंग यार्ड से बर्थ तक लौह अयस्क के प्रहस्तन रूप में विषय प्रस्ताव प्रस्तावित किया है। पत्तन ऐसी सुविधाओं के लिए दरमान के अनुसार घाटशुल्क वसूल करेगा। घाटशुल्क समेकित प्रभार का हिरसा नहीं हो सकता। यह घाटशुल्क लोजिस्टिक्स, सुरक्षा, सेफ्टी इल्यूमिनेशन और सर्वेलिअन्स और पुलिस आदि सहित विस्तारित की जा रही कुल सुविधा के कारण है। अतः यह प्रस्ताव मार्शलिंग यार्ड से बर्थ के बैकअप क्षेत्र तक लौह अयस्क के प्रहस्तन और जलयान पर लदाई के लिए समेकित अपफ्रंट निर्धारित करने के लिए है।

14. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://arbitrationauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति विचार के लिए प्रकट होती है—

(i). यह प्रस्ताव न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के मौजूदा बर्थ पर लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए है। यह पत्तन को पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी, 2008 के महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं केवल बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान न्यू मेंगलूर पत्तन पर चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

न्यू मेंगलूर पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन ने लौह अयस्क के लिए विकसित की जाने वाली नई सुविधा के कारण मौजूदा कार्गो पर प्रतिकूल प्रभाव की संभावना के बारे में विशेष ऐप्रिहेंशन अभिव्यक्त किया है। इस प्राधिकरण के समक्ष यह संदर्भ एनएमपीटी पर लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह इस प्राधिकरण कार्य नहीं है कि प्रशुल्क के निर्धारण के लिए यथा अपेक्षित के अलावा पत्तन द्वारा शुरू की जाने वाली किन्हीं पीपीपी परियोजनाओं की जरूरत की जाँच करे और पक्ष-विपक्ष का विश्लेषण करें।

(ii). कुछ उपयोक्ताओं/लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा अपने प्रारम्भिक प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत कम और अवास्तविक है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने भी सुझाव दिया था कि रेल और सड़क बद्ध कार्गो के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित किए जाने चाहिए क्योंकि पत्तन ने रेल/सड़क दोनों द्वारा कार्गो का संचलन परिकलित किया है।

इसलिए, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2001 में विशेष तदर्थ प्रतिशतता द्वारा तैयार किए गए अनुमानों को अधुनातन करने की बजाय प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमान की समीक्षा की जाए। पत्तन को यह सलाह भी दी गई थी कि रेल और सड़क द्वारा प्राप्त लौह के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए जाएं।

पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अंतिम संशोधित गणना 23 सितम्बर, 2008 को भेजी थी। पत्तन द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ भेजी गई संशोधित गणना इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(iii). संशोधित प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी दिशा-निर्देशों का अनुपालन करता है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विपथकों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में, साथ ही साथ, चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). सर्वोत्तम घाट क्षमता के परिकलन के लिए, केप साइज़ पोतों, पेनामेक्स पोतों और हैंडी मैक्स पोतों का अनुपात बर्थ सं. 14 पर पिछले वर्ष 2007-08 के दौरान पत्तन पर आने वाले पोतों के आंकड़ों के आधार पर एनएमपीटी द्वारा क्रमशः 30 प्रतिशत, 60 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर होना माना गया है।
- (ii). दिशा-निर्देश पोतों की लदाई दर के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं उदाहरणतः 60,000 टन/दिन पर केपसाइज़ पोत, 50,000 टन/दिन पर पेनामेक्स पोत और 25,000 टन प्रतिदिन पर हैंडी आकार/हैंडीमैक्स पोत। प्रारंभिक प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने इन कारणों से निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा निम्नतर लदाई दरें ली थीं कि टर्मिनल के लिए परिकल्पित कस्टमाइज़्ड मोबाइल लोडरों की प्रहस्तन क्षमता केवल 25000 टन प्रतिदिन है।

संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने, तथापि, प्रस्तावित टर्मिनल पर तैनात किए जाने वाले उपस्कर के स्कोप को संशोधित किया है। परिणामस्वरूप, पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए लौह अयस्क की लदाई दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा निर्धारित लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 13.67 मिलियन टन प्रतिवर्ष है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:(i). स्टेकिंग क्षमता:

75,000 वर्ग मी० का स्टेकिंग क्षेत्र यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकिंग कारक दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 15 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र है।

(ii). प्लॉट टर्न ओवर प्रतिमानक:

- (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क के लिए एक वर्ष में 12 बार पर प्लॉट टर्नओवर प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं, जिसका एनएमपीटी द्वारा अनुपालन किया गया है।
- (ख). घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच भारी अन्तर के मद्देनज़र और कुछ अन्य पत्तनों पर प्रतिवेदित उच्चतर प्लॉट टर्नओवर के आधार पर, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित 25 दिनों की निःशुल्क अवधि कम करते हुए यार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए उच्चतर प्लॉट टर्नओवर अंगीकृत करने की साध्यता की जाँच की जाए।
- (ग). रेलवे अवसंरचना में कनस्ट्रेंट्स 12 प्रति वर्ष से अधिक टर्नओवर कारक बढ़ाने से पत्तन के रिस्ट्रेनिंग के मुख्य कारणों में से एक है। पत्तन ने निवेदन किया है कि घाट क्षेत्र में स्टीप ग्रेडिएंट अतिरिक्त रेलवे लाइन की अनुमति नहीं देता है। इसके अलावा, पत्तन को कम से कम अगले पन्द्रह वर्षों के लिए वर्तमान रेलवे सुविधाओं में किसी सुधार की उम्मीद नहीं है। इसी प्रकार का मत बोलीदाताओं में से एक साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियों में अभिव्यक्त किया था।

खदान हैड्स और न्यू मैंगलूर को जोड़ने वाली रेलवे की ट्रैक क्षमता पर विचार करते हुए, पत्तन को 5 रैक प्रतिदिन अर्थात् लगभग 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) के प्रचालन की उम्मीद है। पत्तन ने 300 दिनों के लिए 16 टन कार्गो प्रति ट्रक प्रति दिन वाले 300 ट्रक कार्गो का अनुमान लगाते हुए सड़क द्वारा लगभग 1.44 एमटीपीए प्रहस्तन परिकल्पित किया है। इस प्रकार, पत्तन 6.52 एमटीपीए की कुल क्षमता पर पहुंचा है जोकि 6.62 एमटीपीए की यार्ड क्षमता के निकट है।

- (घ). इसने आगे औचित्य दिया है कि प्रस्तावित सुविधा उन मिश्रित ग्राहकों को सेवा प्रदान करेगी जो लौह अयस्क के विभिन्न ग्रेडों का निर्यात कर सकते हैं। पत्तन की राय है कि 3 से 4 ग्राहकों और 3500 टन प्रति रैक पर 25 दिनों के लिए एक रैक और

प्रत्येक ग्राहक के लिए 16 टन भार प्रति ट्रक के साथ 25 दिनों के लिए 75 ट्रकों का अनुमान लगाते हुए, नौभरण के लिए स्टेकयार्ड पर लगभग 1.25 लाख टन लौह अयस्क संचयित करने के लिए यह 25 दिनों से अधिक समय लेगा। अतः पत्तन को यह साध्य नहीं लगता है कि स्टेकयार्ड में निशुल्क अंश को कम किया जाए।

(ड.). एमपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों पर विश्वास करते हुए, एनएमपीटी द्वारा यथा निर्धारित 12 का प्लॉट टर्नओवर अंगीकृत करते हुए यार्ड क्षमता सुविचारित की गई है।

(च). तदनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष होती है।

(ग). दिशा-निर्देशों के अनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के बावजूद सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है। तथापि, मै0 एबीजे इफ्रा लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने यातायात स्थापित करने में लगे समय को स्वीकार करने की माँग की है। दिशा-निर्देशों के आधार पर निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी। यह संबद्ध बोलीदाताओं पर है कि वे सेवाओं के लिए माँग निर्धारित करें और अपनी वित्तीय बोली तैयार करें।

(v). पूंजी लागत:

(क). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ₹0 162.74 करोड़ की अनुमानित पूंजी लागत को संशोधित कर ₹0 263.91 करोड़ कर दिया है। ₹0 263.91 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत में सिविल कार्यों संबंधी ₹0 79.75 करोड़ और अभियांत्रिक उपस्कर और बिजली कार्यों के लिए ₹0 184.16 करोड़ शामिल हैं।

चूंकि पत्तन ने उपस्कर के लिए बजटीय कोटेशन प्राप्त करने में कुछ समस्याएं बताई थीं, इसलिए संयुक्त सुनवाई में उपस्थित लघु-सूचीयित बोलीदाताओं से ऐसे ब्योरे बांटने का अनुरोध किया गया था, यदि उनके पास उपलब्ध हों। पत्तन से यह विदित हुआ है कि केवल मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने पत्तन को पूंजी अनुमानों के कुछ ब्योरे भेजे हैं।

(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्यों को बृहत् रूप में निर्दिष्ट करते हैं और पत्तन से सिविल लागत के अनुमान की अपेक्षा करते हैं। यह परियोजना प्रचालक को बर्थ का निर्माण करने के लिए परिकल्पित नहीं करती है और इसलिए सिविल लागत में बर्थ निर्माण और निकर्षण लागत शामिल नहीं की गई है।

(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क टर्मिनल के लिए उपस्कर का मानक स्तर भी निर्दिष्ट करते हैं। एनएमपीटी द्वारा दाखिल प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ उपस्कर जैसे-जैसे 2 रिक्लेमर्स, 2 स्टेकर्स, 4 पे-लोडर्स और 2 क्रेनों पर विचार नहीं किया गया था। तत्पश्चात, पत्तन ने उपस्कर आवश्यकता की समीक्षा की है। संशोधित पूंजी लागत में दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक स्तर पर रिक्लेमर्स, स्टेकर्स और पे-लोडर्स की लागत शामिल की गई है।

(घ). पत्तन ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित दो संख्या की बजाय एक वैगन टिपलर्स पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि रेलवे यार्ड में स्थान भिन्नता के कारण और यह स्वीकार करते हुए भी कि इसे 5 रैक/दिन प्राप्त होने की उम्मीद है, इसने पूंजी लागत के अनुमानों में केवल एक वैगन टिपलर पर विचार किया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर प्रतिमानों में जरूरी समायोजन करे। एनएमपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने इस बात पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण इस मद पर अनुमान में पत्तन द्वारा किए गए विपथन को स्वीकार करता है।

- (ड.). पत्तन को यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट अधुनातित की गई है अथवा कोटेशन प्राप्त की गई है, जहां कहीं अपेक्षित हो, और अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज भेजे गए हैं।

एनएमपीटी ने पूंजी लागत के अनुमान के लिए विस्तृत गणना भेजी है और पूंजी लागत के अनुमान के लिए अनुच्छेद 13. (iii). (घ) में दिए गए अनुसार अंगीकृत आधार भी स्पष्ट किया गया है।

सिविल कार्यों के लिए दर विश्लेषण समान प्रकृति के कार्य के लिए जून/जुलाई, 2008 में सार्वजनिक कार्य विभाग की अधुनातित दरों पर आधारित बताया गया है।

अभियांत्रिक उपस्कर की अनुमानित लागत समान सुविधा के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त इकाई दरों पर आधारित बताया गया है। पत्तन ने कुछ उपस्कर के संदर्भ में आपूर्तिकर्ताओं में से एक आपूर्तिकर्ता से प्राप्त की गई कोटेशन की प्रतिलिपि भेजी है। संशोधित गणना में एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत अधिकांश उपस्कर की इकाई दरें और कुल परियोजना लागत भी मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा भेजे गए पूंजी लागत अनुमानों से तुलनीय है।

- (च). सिविल और अभियांत्रिक उपस्कर लागत अनुमान पत्तन द्वारा विविध मदों के लिए प्रावधान और किसी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ तैयार किए गए हैं जिन्हें अनुमानों में परिकल्पित नहीं किया गया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश अपफ्रंट भुगतान, निर्माण अवधि के दौरान ब्याज, और अन्य विविध मदों के लिए सिविल और उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं।

पत्तन द्वारा भेजी गई पूंजी लागत में इन मदों के लिए अनुमानों को शामिल नहीं किया गया है। अनुमानित सिविल और अभियांत्रिक उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विविध श्रेणी के लिए सुविचारित किया गया है।

- (छ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, सिविल कार्यों, अभियांत्रिक उपस्कर, बिजली कार्यों और विविध मदों संबंधी सकल पूंजी लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु0 263.91 करोड़ के विपरीत रु0 277.11 करोड़ परिगणित होती है।

- (ज). मै0 एबीजी इन्फ्रा लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अधुनातित और मौजूदा दर पर विचार करने की जरूरत पर जोर दिया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2008-09 के लिए आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में समीक्षा की गई थी और महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के परिकलन में वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय किया गया था। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ तदनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है, जोकि रु0 44.34 करोड़ होता है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). बिजली उपभोग 1.4 इकाई प्रति टन पर प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है। संशोधित परिगणना में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित रु0 10 के विपरीत रु0 8 है। पत्तन ने अनुमान को प्रमाणित करने के लिए मंगलूर बिजली आपूर्ति कंपनी लिमिटेड द्वारा भेजे गए जुलाई, 2008 और अगस्त, 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिपि भेजी है। एनएमपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी समर्थन और स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए, बिजली लागत के अनुमान के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत इकाई दर पर विचार किया गया है।

- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतें और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर, अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के 7 प्रतिशत पर, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

- (ग). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनीज अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति के लिए निम्नलिखित दरें परिकलित की जानी चाहिए। एनएमपीटी ने प्रासंगिक प्रस्ताव में मूल्यहास रिटन डाऊन

पद्धति के अधीन कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार पर परिकलित किया था। दिशा-निर्देशों में विशिष्ट उपबंध के बारे में बताए जाने पर, एनएमपीटी ने दिशा-निर्देशों के अनुसार मूल्यहास की परिगणना संशोधित की है। परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार, मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

(घ) पट्टा किराया पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 1,44,000 वर्ग मी० भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है।

दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। पत्तन ने पट्टा किराया अनुमानन के लिए ₹0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके दरमान में निर्धारित दर के अनुसार दीर्घावधि पट्टे के लिए मौजूदा लाइसेंस शुल्क ₹0 9.17 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह अर्थात् ₹0 110.04 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष है। परंतु इसने परियोजना के शुरू होने तक अगले कुछ वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए ₹0 120 प्रति वर्ग मी० प्रतिवर्ष की दर अंगीकृत की है। पत्तन ने वार्षिक वृद्धि कारक लागू करने की सीमा तक विपथन स्वीकार किया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में वार्षिक वृद्धि के लिए पहले से प्रावधान है। इसलिए, पट्टा किराये की इकाई दर में वृद्धि के लिए प्रावधान किए जाने की आवश्यकता नहीं है। दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पट्टा किराये का अनुमानन ₹0 110.04 वर्ग मीटर प्रतिवर्ष के प्रचलित पट्टा किराये पर सुविचारित किया गया है। तदनुसार, संशोधित पट्टा किराया एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 173 लाख के विपरीत ₹0 158 लाख प्रतिवर्ष होता है।

(ड.) उपर्युक्त संशोधन के अधीन अनुमानित कुल प्रचालन लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 6037 लाख प्रतिवर्ष के विपरीत ₹0 6102 लाख होती है।

(vii.) लौह अयस्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति अनुबंध-I रूप में संलग्न किया गया है।

(क.) विवरण के अनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल से कुल राजस्व आवश्यकता ₹0 10536 लाख होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात् ₹0 4434 लाख) और प्रचालन लागत (अर्थात् ₹0 6102 लाख) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख.) दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि कुल राजस्व आवश्यकता का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार को और 1-1 प्रतिशत भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार को प्रभाजित किया जाए।

तदनुसार, ₹0 10536 लाख की कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार से ₹0 10325 लाख और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार से प्रत्येक से ₹0 105 लाख वसूल किए जाएंगे।

(ग.) चूंकि यह सुविधा रेल और सड़क दोनों से लौह अयस्क प्राप्त करेगी, इसलिए पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो के रेल और सड़क संचालन के लिए पृथक प्रहस्तन दर प्रस्तावित की है।

(घ.) सड़क और रेल कार्गो के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभारों को विपथन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण और हमारे द्वारा किए गए संशोधन अनुबंध-II रूप में संलग्न विवरण में दर्शाए गए हैं। एनएमपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं—

(i.) पहले स्पष्ट किए गए पट्टा किराये की इकाई दर में बदलाव के मद्देनजर, मार्शलिंग यार्ड से संबंधित पट्टा किराये का अनुमान संशोधित किया गया है।

(ii.) हालांकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि सड़क से यातायात 1.44 एमटीपीए होगा, प्रहस्तन दर की गणना के लिए इसने कुल राजस्व का 20 प्रतिशत मानते हुए 1.32 एमटीपीए यातायात सुविचारित किया है।

सड़क और रेल मार्ग के लिए प्रहस्तन प्रभारों से भिन्न राजस्व आवश्यकता अर्थात् ₹0 1296 लाख को ₹0 20 प्रति टन की भिन्न दर पर पहुंचने के लिए 6615000 टन की कुल क्षमता में बांटा गया है। एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया तरीका सही प्रतीत नहीं होता है। सड़क बद्ध कार्गो के लिए अप्रासंगिक लागत और निवेश को केवल रेल कार्गो द्वारा वहन किए जाने की जरूरत है। परिगणना, तदनुसार, संशोधित की गई है और दर मानकों में अन्तर संशोधित कर ₹0 24.35 प्रति टन कर दिया गया है।

- (iii). रेल कार्गो और सड़क बद्ध कार्गो के बीच और 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत की तत्संबंधी क्षमता के हिस्से के बीच अन्तर पर विचार करते हुए, प्रहस्तन प्रभार से ₹0 10325 लाख की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए इकाई प्रहस्तन दर सड़क बद्ध कार्गो के लिए ₹0 136.80 लाख और रेल कार्गो के लिए ₹0 160.95 लाख होती है।

- (viii). एनएमपीटी ने दावा किया है कि घाटशुल्क वैसे समेकित प्रहस्तन प्रभार का हिस्सा नहीं है और इसने अपने दरमान में निर्धारित दरों पर आयातक/निर्यातक से घाटशुल्क प्रभार अलग-अलग वसूल करने का प्रस्ताव किया है। जब घाटशुल्क की वसूली के औचित्य के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाएं स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने सामान्य रूप से स्पष्ट किया है कि इस बर्थ का किसी प्रचालक को लाइसेंस नहीं दिया गया है और इसलिए पत्तन ने घाटशुल्क के साथ ही साथ बर्थ किराया वसूल करने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी द्वारा दिया गया यह स्पष्टीकरण कि घाटशुल्क लोजिस्टिक, सुरक्षा, सुरक्षा उपायों और सरवेलिएन्स तथा पुलिस आदि के रूप में प्रदत्त सेवाओं सहित विस्तारित की जा रही कल सुविधा पर है, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वह निजी प्रचालकों से राजस्व हिस्सा वसूल करेगा।

चूंकि इस बर्थ का प्रचालक को लाइसेंस पर नहीं दिया जाना है अथवा पट्टे पर नहीं दिया जाना है, पत्तन द्वारा बर्थ किराया प्रभार की वसूली का औचित्य है।

यह देखा जाना चाहिए कि अप्रॉकट प्रहस्तन दर समेकित सेवा के लिए है जिसमें घाटशुल्क और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित की गई सभी अन्य विविध सेवा शामिल है। प्रहस्तन प्रभार मार्शलिंग यार्ड पर उतराई सुविधाओं के माध्यम से रेल कार्गो की उतराई, सड़क बद्ध कार्गो की स्टेकिंग यार्ड पर सीधे उतराई, उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाओं के लिए प्रदान की जा रही सेवाओं/सुविधाओं के लिए वसूल की जाती है।

- (ix). दिशा-निर्देशों के अनुसार, 1 प्रतिशत राजस्व को कोयला टर्मिनल के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के पश्चात भंडारण प्रभार से और शेष 1 प्रतिशत भंडारण प्रभार से पूरा किए जाने की आवश्यकता है।

पत्तन ने निर्धारित निःशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार ₹0 3 प्रति टन प्रतिदिन प्रथम सप्ताह के लिए, ₹0 5 दूसरे सप्ताह के लिए और ₹0 7 तीसरे सप्ताह के लिए और इससे आगे प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित का प्रस्ताव किया है।

विविध प्रभार यार्ड पर सफाई और स्पिलेज एकत्र करने के लिए ₹0 1 प्रति टन और इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित सभी रेल/सड़क बद्ध कार्गो के लिए लागू नम करना और धूल निवारण के लिए ₹0 0.50 प्रस्तावित किया गया है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि संशोधित राजस्व आवश्यकता प्रस्तावित भंडारण प्रभार और विविध प्रभार से पूरी की जा सकती है। पत्तन द्वारा और हमारी गणना के अनुसार राजस्व आवश्यकता में किया गया संशोधन महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए भंडारण प्रभार और विविध सेवा के लिए प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किए गए हैं।

- (x). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि कार्गो के संचलन के लिए पच्चीस दिनों की अनुमति दी जाए। निर्यात के मामले में निःशुल्क अवधि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल के दरमान में निर्धारण के अनुसार कार्गो की अंतरण/चट्टा क्षेत्र में कार्गो की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी। अतः निःशुल्क अवधि की प्रस्तावित शर्त उस सीमा तक संशोधित की गई है।

- (xi). पत्तन ने प्रस्तावित दरमान में 'लौह अयस्क' शब्दावली को सांविधिक प्रतिमानकों के अनुसार निर्यात के लिए कोई ग्रेड साधन रूप में परिभाषित किया है। अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल के दरमान में 'लौह अयस्क' की समान परिभाषा नहीं है। वर्तमान में पत्तन पर विदित शब्दावली को लागू रखना जारी रखा जाए।
- (xii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, सीमाशुल्क अवकास दिवसों और टर्मिनल के गैर प्रचालन दिवसों के अलावा निःशुल्क दिवस, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक जलयान आयात/निर्यात कार्गो आदि की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में एनएमपीटी द्वारा शामिल की गई है।
- (xiii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित बापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर मुरुगांव पत्तन न्यास के दरमान में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारण के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित की गई है।
- (xiv). कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अनुसार नहीं है, हटा दिए गए हैं अथवा संशोधित किए गए हैं।

16.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से जुड़ी होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 से प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।

16.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालकों के शुरू होने से पूर्व, निजी प्रचालक दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों के विवरण शामिल होंगे।

16.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्वर्चन की आवश्यकता का कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

16.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से लाए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायती करार में बताए गए निष्पादन प्रतिमानकों पर निष्पादन करें।

16.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का अनुवीक्षण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

16.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

17. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास पर लौह अयस्क टर्मिनल के लिए प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिसे अनुबंध-III रूप में संलग्न किया गया है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2008/असाधारण]

न्यू बैंगलूर पत्तन पर लीड अवस्क टर्मिनल के लिए अपग्रेड प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित लाखों में	(रुपये)	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान लाखों में	(रुपये)
I	सर्वोत्तम क्षमता				
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
(क)	प्रस्तावित किए जाने वाले पोत आकार का अनुपात	पोतों का %		पी 1 और पी 2	
	केपसाइज पोतों की संख्या (एन 1)		30%		30%
	पेनामेक्स पोतों की संख्या (एन 2)		60%		60%
	हैंडी आकार/मैक्स पोतों की संख्या (एन 3)		10%		10%
(ख)	जलयान विद्युत आउटपुट (टन में प्रतिदिन)				
	- केपसाइज पोत (पी 1)		60000		60000
	- पेनामेक्स पोत (पी 2)		55000		55000
	- हैंडी आकार/मैक्स पोत (पी 3)		25000		25000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7 * ((एन1 * पी1) + (एन2 * पी2) + (एन3 * पी3)) * 365$		13669250		13669250
	घाट क्षमता मिलियन टन में		13.67		13.67
(II)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
	पत्तन द्वारा आबरेत क्षेत्र (वर्ग मीटरों में) (ए)		75000		75000
	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (ब)		70%		70%
	स्टेकिंग परिक्षण प्रति वर्ग मीटर (टन) (क)		15		15.00
	लॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (डी)		12		12
	यार्ड क्षमता (टन में) = $0.7 * ए * ब * क * डी$		6615000		6615000
	यार्ड क्षमता (मिलियन टन में)		6.62		6.62
(III)	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (मिलियन टन में)		6.62		6.62
II	पूँजी लागत				
(I).	लीड अवस्क प्रहस्तन गतिविधि	रुपये लाखों में		लाखों लाखों में	
(क).	निश्चित लागत				
(i).	रेलवे ट्रैक		720		720
(ii).	स्टेक्कार्ड		221		221
(iii).	डम्पर हाइड्रॉल और बैगन उत्तराई प्रणाली		270		270
(iv).	नुरंगे		165		165
(v).	मंडारण यार्ड		2751		2751
(vi).	कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टावर		2385		2385
(vii).	मकन, निश्चित मार्ग, विविध निश्चित कार्य		500		500
(viii).	मार्शलिंग यार्ड और मंडारण यार्ड में सड़कें		450		450
(ix).	जलनिकासी		133		133
(x).	विविध मदों के लिए आकरिमकताएँ		380		380
	उप जोड़ (क)		7975		7975
(ख).	अभियांत्रिक उपस्कर				
(i).	बैगन टिपलर प्रणाली (1 इकाई)		1038		1038
(ii).	बैल्ट कन्वेयर		2697		2697
(iii).	स्टेकर्स (2 रु.)		2076		2076
(iv).	रिक्लेमर्स (2 रु.)		4000		4000
(v).	जलयान लोडर (2 रु.)		6226		6226
(vi).	घुल निवारण प्रणाली और वेंटिलेशन		50		50
(v).	रेल सह सड़क गट्टर (एक इकाई)		500		500
(vi).	पेलोडर (4 रु.) और रॉक शॉप सुविधाएँ		200		200
(vi).	विविध मदें		100		100
(vii).	आकरिमकताएँ		844		844
	उप जोड़ (ख)		17731		17731
(ग).	विजली कार्य		685		685
	निश्चित, अभियांत्रिक उपस्कर लागत और विजली कार्य राशि		26391		26391
(घ).	विविध (निश्चित, अभियांत्रिक और विजली कार्य का 5%)		0		1320
(iv).	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत		26391		27711
	+ ख + ग + घ)				

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित लाखों में	(रुपये)	टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान लाखों में	(रुपये)
III	प्रचालन लागत अनुमान				
(I).	लौह अयस्क प्रहस्तन उपविधि	(रुपये लाखों में)	रुपये लाखों में		
	(क). बिजली लागत (₹0.8 प्रति इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन)		741		741
	(ख). मरम्मत और अनुकूलन				
	- निविदा परिसंपत्तियों (निविदा लागत पर 1%)		80		80
	- अभियांत्रिक और निम्नीकरण पुर्जा संहिता (अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्ति लागत पर 7%)				
	(ग). बीमा (सकल मूल्य परिसंपत्ति मूल्य पर 1%)		1289		1289
	(घ). मृदाहानि (सकल मूल्य परिसंपत्ति के अनुसार)		264		277
	(ङ). पट्टा किराये		2171		2171
	(च). अन्य व्यय (सकल व्यय परिसंपत्तियों का 5%)		173		158
			1320		1388
	कुल प्रचालन लागत		6037		8102
IV	राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित प्रयुक्त				
(I).	कार्गो प्रहस्तन प्रसार				
	राजस्व आवश्यकता				
	(क). कुल प्रचालन लागत		6037		6102
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रचालन 10% की दर से		4223		4434
	(ग). कार्गो प्रहस्तन प्रतिदिन से कुल राजस्व आवश्यकता		10259		10536
	राजस्व आवश्यकता का प्रमाणन				
	(क). लौह अयस्क प्रहस्तन प्रसार (राजस्व आवश्यकता का 88%)		10054		10325
	(ख). मंदारण प्रसार (राजस्व आवश्यकता का 1%)		103		105
	(ग). विविध प्रसार (राजस्व आवश्यकता का 1%)		103		105
	कार्गो प्रहस्तन प्रतिदिन से कुल राजस्व आवश्यकता		10259		10536
	प्रस्तावित प्रयुक्त प्रति टन दर				
	(क). लौह अयस्क प्रहस्तन प्रसार (समेकित)				
	रेल बद्ध कार्गो के लिए		156		160.95
	सड़क बद्ध कार्गो के लिए		136		136.80
	(ख). मंदारण प्रसार				
	(i) नि शुल्क अवधि		25 दिन		25 दिन
	(ii) मंदारण प्रसार (नि:शुल्क अवधि से आगे)				
		दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उच्चका भाग	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उच्चका भाग		
		प्रथम सप्ताह - ₹0.3	प्रथम सप्ताह - ₹0.3		
		द्वितीय सप्ताह - ₹0.5	द्वितीय सप्ताह - ₹0.5		
		तीसरे सप्ताह से आगे - ₹0.7	तीसरे सप्ताह से आगे - ₹0.7		
	(ग). विविध प्रसार				
	(i). सड़क बद्ध कार्गो/मेलवे/मेलवे से निरंतर प्रसार करना		₹0.1 प्रति मीट्रिक टन		₹0.1 प्रति मीट्रिक टन
	(ii). कार्गो गैला अलग		₹0.050 प्रति मीट्रिक टन		₹0.050 प्रति मीट्रिक टन

अनुबंध - II

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास में लौह अयस्क टर्मिनल के रेल और सड़क बद्ध कार्गो के बीच मिनट प्रहस्तन दर का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान		टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	
		रुपये लाखों में	रुपये लाखों में	रुपये लाखों में	रुपये लाखों में
1	कुल सर्वाधिक टर्मिनल क्षमता टनों में		6615000		6615000
	(i). सड़क बद्ध क्षमता 20%	1323000		1323000	
	(ii). रेल बद्ध क्षमता 80%	5292000		5292000	
2	कुल पूंजी लागत में शामिल पूंजी परिसंपत्तियों की लागत जो सड़क बद्ध कार्गो के लिए प्रासंगिक नहीं हैं (एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत)				
	क. सिविल कार्य				
	(i). रेलवे ट्रैक	720		720	
	(ii). रेलवे प्लेटफार्म	221		221	

	(iii). डम्पर हाऊस और वेगन लवार्ड प्रणाली	270		270
	(iv). सुरंगें	165		165
	उप जोड़ (क)		1376	1376
ख	अभियांत्रिक उपस्कर			
	(i). वेगन टिपलर प्रणाली	1038		1038
	(ii). सड़क बंद कार्गो के लिए लागू नहीं सीमा तक बेल्ट कन्वेयर	1203		1203
	उप जोड़ (ख)		2241	2241
ग	पूँजी परिसंपत्तियों की कुल लागत (क) + (ख)		3617	3617
3	पूँजी परिसंपत्तियों से संबद्ध प्रचालन लागत (सड़क बंद कार्गो के लिए अप्रत्यक्ष)			
	(i). मरम्मत और अनुसंधान			
	(क). सिविल लागत पर 1%	14		14
	(ख) अभियांत्रिक उपस्कर लागत पर 7%	157		157
	(ii). बीमा (कुल पूँजी लागत पर 1%)	36		36
	(iii). मूल्यहास	278		278
	(iv). अन्य व्यय (कुल पूँजी लागत पर 5%)	181		181
	(v). मार्शलिंग यार्ड पर पट्टा किराया	78		72
	कुल प्रचालन लागत [(i) से (v)]		743	737
4	राजस्व आवश्यकता का अनुमानन (मिन्नता)			
	(i) पूँजी लागत पर 16% प्रतिताम रु० 3617 लाख	579		579
	(ii). यथा उपर्युक्त 3 में प्रचालन लागत	743		737
	राजस्व आवश्यकता (मिन्नता)		1322	1316
5	सड़क और रेल बंद कार्गो के बीच प्रति टन प्रहस्तन दर मिन्नता			
	(i). प्रहस्तन प्रभार से राजस्व आवश्यकता 98%		1296	1289
	(ii). हमारे परिकलन में रेल बंद क्षमता [5 (i) / (1(ii))] में मिन्न राजस्व आवश्यकता बाँटते हुए निर्धारित सड़क और रेल बंद कार्गो के बीच प्रति टन मिन्न प्रहस्तन दर (रुपये प्रति टन)		19.59 यानि रु० 20	24.35
6	सड़क और रेल बंद दोनों कार्गो से सम्पूर्ण टर्मिनल के लिए कुल प्रहस्तन राजस्व आवश्यकता		10054	10325
7	80% and 20% पर रेल और सड़क के अनुपात का अनुमान लगाते हुए प्रति टन प्रहस्तन दर और सड़क बंद कार्गो के लिए प्रति टन दर में मिन्नता			
	सड़क कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर		136	136.60
	रेल कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर		156	160.95

अनुबंध-III

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
 - (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 - (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।

- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii). परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (iii). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतर दरें हैं। प्रचालक यदि चाहें तो निम्नतर दरें वसूल कर सकते हैं और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकते हैं।
- (ख). प्रचालक यदि चाहें तो दरमान में निर्धारित दरों को शासित करने के लिए निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकते हैं यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम सीमा को पार नहीं करती हैं।
- (ग). प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और/अथवा ऐसी निम्नतर दरें और ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में आगे किसी बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रखना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (iv). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (v). यदि कोई पोत प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता के कारण अथवा प्रचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारणों निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास को देय बर्त किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रचालक द्वारा स्वीकार्य होगी।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रुपयों में
(i).	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार		
(क).	रेल बद्ध कार्गो के लिए	प्रति मीट्रिक टन	160.95
(ख).	सड़क बद्ध कार्गो के लिए	प्रति मीट्रिक टन	136.60

टिप्पणियाँ:

- (i). रेल बद्ध कार्गो के लिए ऊपर (i). (क). में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार मार्शलिंग यार्ड पर उतराई सुविधाओं के माध्यम से वैगनों से कार्गो की उतराई, उसी कार्गो का भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और सभी अन्य विविध सेवाओं जो दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं, के लिए एक समेकित प्रभार है।
- (ii). सड़क बद्ध कार्गो के लिए ऊपर (i). (ख). में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार स्टेकयार्ड पर कार्गो की सीधी उतराई, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और सभी विविध प्रभार जोकि दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं, के लिए एक समेकित प्रभार है।

3. भंडारण प्रभार:

भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद बिना निर्यात के भंडारण यार्ड में पड़े सामानों के लिए प्रभार्य होगा जोकि निम्नप्रत है:-

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
(i).	प्रथम सप्ताह में	मीट्रिक टन	3.00
(ii).	दूसरे सप्ताह में	मीट्रिक टन	5.00
(iii).	दूसरे सप्ताह के बाद	मीट्रिक टन	7.00

टिप्पणियाँ:

- (i). पच्चीस दिनों की निःशुल्क अवधि स्टेकयार्ड में सामानों की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन से, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य-दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के रुकने के लिए टर्मिनल के अकार्य-दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत होगा जब प्रचालक पर आरोप्य कारणों से प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार रेल/सड़क दोनों संचलन द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क पर लागू हैं:-

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग
(i).	सफाई, एकत्रण, यार्ड कन्वेयरर्स, गैलेरियों, आदि से स्पिलेज के लिए प्रभार	मीट्रिक टन	1.00
(ii).	कार्गो को नम करने और धूल निवारण सेवाओं आदि के लिए प्रभार	मीट्रिक टन	0.50

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 21st October, 2008

No. TAMP/22/2008-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixing upfront tariff for mechanised iron ore handling facilities at the New Mangalore Port as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/22/2008-NMPT**

New Mangalore Port Trust

... Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2008)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixing upfront tariff for mechanised iron ore handling facilities to be developed on Build-Operate-Transfer (BOT) basis at the New Mangalore Port.

2. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

3. In compliance with the guidelines, the NMPT has filed the proposal for fixing upfront tariff for mechanised iron ore handling facilities on Build-Operate-Transfer (BOT) basis at the New Mangalore Port. It has subsequently forwarded the draft upfront tariff schedule for the proposed facility.

4. The highlights of the original proposal of NMPT are as follows:

(i). The proposal envisages setting up a mechanised iron ore handling facility at deep draft multipurpose berth no.14 for handling iron ore on BOT basis. The mechanised handling facility will include:

- (a). The system will be designed to handle the wagons received at the marshalling yard.
- (b). The wagons will be tipped and the iron ore will be transported from marshalling yard to the stacking yard located behind the Berth No.14 through a conveyor system.
- (c). The wagon will be shunted by road-cum-rail engine.
- (d). The ship loading will be done from the stackyard through mobile ship loaders (2 Nos.); and, the pay loaders will do reclaiming in the stackyard.

(ii). Allotment of land:

The port proposes to allot the following land to the prospective BOT operator for setting up the mechanised iron ore handling facility:

- (a). 75,000 square meters of land inside the security compound wall behind the proposed berth.
- (b). 64,000 square meters of land near the Port Rail Marshalling Yard.
- (c). 5,000 square meters Right of Way (ROW) for providing conveyor system from Marshalling Yard to the Deep Draft Berth.

(iii). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). For calculation of quay capacity, the loading rate of various type of ships has been considered based on the system envisaged in the

proposal. The loading rate considered is lower than the norms prescribed in the guidelines. The norms for loading rate of ship prescribed in the guidelines for upfront tariff setting of an iron ore terminal and the loading rate considered by the NMPT is given below:

Type of Ship	Loading norms as per guidelines	(in tonnes / day)
		Loading rate considered by NMPT
Cape size	60,000	50,000
Panamax	55,000	40,000
Handy size and handy max	25,000	20,000

- (ii). The share of capesize vessels, panamax vessels and handy max vessels is assumed to be at 30%, 60% and 10% respectively.
- (iii). Optimal Quay Capacity applying the formula prescribed in the guidelines and adopting the loading rates as mentioned above is assessed at 10.48 million tonnes per annum.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). Area of the stackyard to be made available by the port is 75,000 square metres.
- (ii). Stacking quantity is considered at 15 tonnes per square metre (as per norms).
- (iii). Plot turnover ratio is factored at 12 times in a year as per norms.
- (iv). Optimal yard capacity applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 6.62 million tonnes per annum.

(c). Optimal capacity of the terminal:

Optimal capacity of the proposed facility is assessed at 6.62 million tonnes per annum being lower of (a) and (b) above.

- (iv). The mechanised handling system is expected to have a loading rate of 50,000 tonnes per day. The berth will cater vessels upto 14 mtrs. draft i.e. 85000 DWT.

(v). Capital Cost:

- (a). The capital cost of the project was estimated at Rs.162.74 crores as given below:

Particulars	Estimated capital cost (Rs. in crores)
Civil Cost	39.13
Mechanical equipment	118.61
Electrical	5.00
Total	162.74

- (b). The civil cost has been estimated based on the works of similar nature recently awarded in the New Mangalore Port.
- (c). The estimation of mechanical engineering and machinery cost is based on the cost indicated in the feasibility report prepared by M/s. Howe India Private Limited in 2001 and suitably escalated for material component and labour component of 60% and 40% respectively. The escalation in the equipment cost is based on difference in the market prevailing rate while preparing the feasibility report in 2001 and recent market rates of steel material.

(vi). Operating Cost:

- (a). Power cost is estimated based on the consumption norms of 1.4 units per tonne. The unit rate of power adopted for calculation of upfront tariff is Rs.10.
- (b). Repairs and Maintenance is estimated at 1% of civil cost and 7% of mechanical and electrical cost as per the norms.
- (c). Insurance and other expenses are estimated at 1% and 5% respectively of the gross fixed asset value of Rs.162.74 crores.
- (d). Depreciation is computed @ 5% on civil assets, 20.87% on mechanical assets and 20.87% on electrical assets for two shift operation on Written Down Value Method.
- (e). License fee is estimated at Rs.120 per square metre per annum for total 1,44,000 square metres of area to be allotted by the port.
- (f). Accordingly, the total operating cost is estimated at Rs.5,755 lakhs.

- (vii). The total revenue requirement for handling iron ore by mechanised facilities after considering 16% return on capital cost is estimated at Rs.83.59 crores per annum as summarised below:

(Rs. in crores)		
Sl.No.	Particulars	Estimated Revenue Requirement
(i).	ROCE-16% on estimated cost of capital of Rs.162.74 crores	26.04
(ii).	Operating Cost	57.55
(iii).	Total estimated revenue requirement	83.59

- (viii). The upfront tariff cap originally proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is given below:

Sl. No.	Services rendered	Rate (per metric tonne)
1.	Iron ore Handling Charges	120.00
2.	Storage charges for the goods lying in the storage yard without export beyond 25 days of free period	
	(a). Per day in the 1 st week	3.00
	(b). Per day in the 2 nd week	5.00
	(c). Per day in the 3 rd week	7.00
3.	Miscellaneous charges	
	(a).Sweeping, collecting spillage from yards / conveyors / galleries	1.00
	(b). Moisterising the cargo	0.50

- (ix). The berth is not licensed to the BOT operator and hence berth hire charge is not proposed. The NMPT will continue to collect berth hire alongwith other vessel related charges.

5.1. Subsequently, the NMPT in response to our queries has modified the calculation of depreciation by applying the rates under Straight Line Method as per the Companies Act, 1956. Consequent to this modification, the operating cost estimation was modified. The revenue requirement estimated as per the revised cost statement is given below:

Particulars	Rs. in crores
ROCE @ 16%	26.04
Operating cost	43.22
Total revenue requirement	69.25

5.2. Consequently, the revised handling charge worked out to Rs.102.60 per tonne (say Rs.103) as against Rs.120 per tonne proposed in its initial proposal. The NMPT has not suggested any modification in storage charge and miscellaneous charge.

6.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the original proposal received from the NMPT as well as the revised proposal was circulated to the concerned users and qualified bidders forwarded by the NMPT seeking their comments. The comments received from the users and qualified bidders were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has furnished its observations on the comments of the users / qualified bidders.

6.2. Comments received from the users / user associations and qualified bidders on the original proposal were forwarded to the NMPT. We have not received any written comments from the users / user associations on the revised upfront tariff proposed by the port.

7. The proposal of the NMPT for fixing upfront tariff for mechanised iron ore handling facilities under BOT basis appeared to be drawn based on the upcoming proposal for setting up of a mechanised iron ore handling facilities at berth no.14. It was, therefore, clarified to the NMPT that the tariff cap to be prescribed would be applicable to the proposed project at berth no.14 as well as all projects bid out subsequently for identical cargo at the New Mangalore Port for the next five years.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish information / clarifications on various points. The NMPT has responded to our queries. The queries raised by us and the response of NMPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of NMPT
(i).	Indicate the normative level of berth length considered for setting up mechanised iron ore handling facilities. Also, indicate the average GRT of the vessel expected to be handled under this project.	(a). The berth is not licensed or leased to the operator. The operator will be issued license for handling iron ore from Marshalling Yard through railway wagons and to some extent cargo received by road transport. Ship loading using the berth apron is done on the wharf area. Therefore, the berth length is not indicated. Berth hire charge is not to be set upfront for the subject proposal. (b). The berth hire charges will be payable by the exporter/operator including wharfage for handling per tonne of cargo to NMPT as per the Scale of Rates of the NMPT. Therefore, the GRT of the vessel expected would not be necessary at this stage.
(ii).	Capacity: The ship day output of capsize / panamax / handymax vessels considered for arriving at the optimal quay capacity do not comply with the norms prescribed in the guidelines. The reasons for deviating from the guidelines in this regard may be explained with necessary justification.	The ship day output for capsize, panamax, handymax vessels have been considered less than ship loading output prescribed in guidelines since the proposal envisages setting up of tyre mounted mobile cranes which have a capacity to handle 25000 tonnes per day unlike the fixed or rail mounted ship loaders. As per the proposal the tyre mounted cranes will have to be shifted to parking space whenever they are not in use. After considering various options and the rated outputs expected out of the tyre mounted mobile crane ship loaders, it is considered to reduce the loading norms. Accordingly, it is assumed loading rate of 50,000, 40,000 and 20,000 tonnes for capsize, panamax and handymax vessels respectively.
(iii).	Capital Cost Estimation	
(a).	The number of ore handling equipment considered in the proposal for upfront tariff fixation of ore handling plant do not match with	The proposal envisages the BOT operator to handle iron ore from the existing Marshalling Yard of 64,000 sq.m. area. It would be possible

	the quantum of ore handling equipment stipulated in 4.3.-Annex-II of the upfront tariff guidelines. Explain the reasons for variation from the norms for the estimation of capital cost.	to install one wagon tippler with expected cargo receipt from rail linkage. It is proposed to provide a rail-cum-road shunter which will operate one wagon tippler. The equipment considered in the proposal for setting upfront tariff have been brought out while qualification of the bidders and accordingly they have been incorporated. It may be noted that the qualification of bidders is completed in the subject case. As per the existing rail connectivity, it would be possible to receive only 4 rakes per day at NMPT and the equipment envisaged in the proposal would be adequate.
(b).	Confirm that the estimates of capital cost are based on the prevailing market rate and the project report has been either updated or quotation obtained wherever required. Supporting documents may be furnished to substantiate the estimates.	The feasibility report for the subject proposal has been prepared in-house and a copy is attached. The feasibility report has been prepared and the relevant aspects of the earlier studies carried out by Howe India Pvt. Ltd. (HIPL) in 2001 have been incorporated as far as the facility planning is concerned and for estimation of the capital cost. There are no supporting documents available with port prepared by HIPL for the capital costs incorporated in feasibility report.
(c).	The cost of two ship loaders in table 8.4. of the excerpts of the feasibility report attached is Rs.14 crores. As against this, the NMPT has considered the base cost of the particular equipment at 28 crores (Annexure 1/3) in the proposal. The capital cost of this equipment may be suitably corrected to reflect the correct position.	The cost of ship loaders have been estimated at Rs.14 crores in the year 2001. After latest enquiry, it is ascertained that the cost of cranes are almost double the cost envisaged in the year 2001 due to increase in the basic cost of steel from Rs.17,000 per tonne to 38,000 per tonne between 2001 and 2008. Various manufacturers have been consulted on this issue and it is informed that the cost of ship loaders is approximately Rs.14 crores for tyre mounted mobile cranes therefore the same is adopted.
(iv).	Operating Cost:	
(a).	The norms for consumption of power is prescribed at 1.4 unit per tonne in the guidelines. Estimate of power cost at Rs.9.26 crores in the proposal does not seem to factor the unit rate of power.	The norms for consumption of power prescribed at 1.4 units per tonne is considered. The rate per unit rate of power adopted in estimation is Rs.10 considering all aspects of generation of power with dedicated designated generator. The estimation of power cost at Rs.9.26 crores is correct and there is no need to modify the same.
(b).	Depreciation has been computed based on the rate prescribed for Written Down Value of the assets in the Companies Act. This is not in accordance with the guidelines prescribed for upfront tariff setting. The depreciation may be calculated following the Straight Line Method as per the life norms prescribed in the Companies Act in line with the clause 3.5.3. of the relevant guidelines.	Depreciation is calculated on Straight Line Method as per Companies Act, 1956 and accordingly cost sheets are modified. It has estimated depreciation at Rs.13.42 crores as against Rs.27.75 crores estimated in the initial proposal. Consequently, the iron ore handling rate is revised and reduced to Rs.102.60 per tonne as against earlier proposed rate of Rs.120/- per tonne.
(c).	Confirm that the licence fee estimated at Rs.120 per square meter per annum for port land proposed to be allotted to the BOT operator is based on the rate prescribed in the prevalent Scale of Rates of the NMPT.	At present, the licence fee is Rs.9.38 per square metre per month. The Scale of Rates of NMPT prescribes license fee at Rs.9.17 per sq.m. per month for long term lease i.e. Rs.110.04 per square metre per annum. In the proposal, the license fee is estimated @ Rs.120 per sq.m. per annum. There is a marginal deviation considering 2% escalation per annum for the next few years until the finalisation of BOT proposal. Therefore, it is not considered necessary to change or modify the estimation.

(d).	Explain the basis of deriving the steel component cost in the mechanical equipment cost at 60% and other component cost at 40% in the equipment cost estimated in the feasibility report	(a). The major component for manufacturing the proposed system involves use of steel material for storage yard facility and even in construction of handing equipment.
(e).	The estimate of steel component has been increased by 250% over the estimates considered in the feasibility report carried out in 2001 on account of escalation in this cost element over the last seven years. Furnish a copy of analysis done by the port for arriving at the increase in steel price during this period.	<p>(b). The rates for each component were not available immediately. Since the equipment is of proprietary items, quotations were asked, however there is no reply from the manufacturers. In order to arrive at the realistic cost, port has adopted the escalation factor over the 2000 rates by considering the steel rates during 2001 and during 2008. The difference is nearly more than 150%. The component of labour escalation is due to the increase in labour cost. Therefore in order to arrive at a realistic rate the material component has been considered as 60% of the work involved and 40% towards labour cost on all the types of work i.e. Civil, Electrical and Mechanical.</p> <p>(c). The steel rates over the years have increased more than 100%, the fabrication of steel etc., have increased more than 250%. Accordingly, the base rate has been escalated suitably in order to arrive at a realistic estimation of equipment cost.</p> <p>(d). A copy of the Memorandum of Understanding entered between M/s.Navayuga Engineering Co. and M/s.Rashtriya Espot Nigam Ltd. for the work of Deep Draft Berth at NMPT in the year 2003 and the rate quoted by M/s.Tata Steel Limited for the enquiry floated in January 2008 is attached in support of its submissions. The cost of material component as per PWSR 2007 is also attached.</p>

9.1. A joint hearing in this case was held on 18 August 2008 at the NMPT premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, NMPT and the concerned users / qualified bidders made their submission.

9.2. In view of certain information gaps observed in the proposal, the NMPT was advised during the joint hearing to furnish the following details / information alongwith consequent revised calculation of upfront tariff:

- (i). In view of a wide mismatch between the quay and yard capacities, the feasibility of improving the yard capacity is to be examined by reducing the free period of 25 days permitted by the guidelines.
- (ii). Revise the capital cost estimates considering the prevailing market rate for civil and equipment cost instead of merely updating the estimates prepared in the year 2001 by certain ad-hoc percentage.
- (iii). Furnish detailed calculation to support the unit rate of electricity at Rs.10/- per unit assumed in the proposal. Along with calculations, the port should also furnish details of availability of electricity from different sources of supply and the cost of procurement of power from such sources.
- (iv). The NMPT envisages receipt of iron ore for export by both rail and road. Since the facility of wagon tipping is relevant only for rail borne cargo, separate handling charges may be proposed for iron ore received by rail and road.

9.3. At the joint hearing, while commenting on the capital cost estimates furnished by the NMPT, M/s.Sical Logistics Limited volunteered to share the capital cost estimates obtained by it for various type of equipment for iron ore handling with the TAMP and the NMPT.

10. As agreed at the joint hearing, the M/s.Sical Logistics Limited has furnished the detailed capital cost estimate for construction of Railway siding in the marshalling yard and equipment cost for the proposed mechanised iron ore terminal at berth no.14. M/s.Sical Logistics Limited has also shared these details with the NMPT.

11. With reference to the points discussed at the joint hearing, the NMPT has furnished the requisite information / clarifications alongwith the revised calculation as summarised below:

- (i). (a). The railway capacity has been examined. The track capacity of the railway connecting to mine heads and New Mangalore Port can operate 5 rakes per day i.e. about 5 Million Tonnes Per Annum (MTPA). Hence, the provision of one wagon tippler would be sufficient. It is estimated that about 300 nos. of truck cargo per day can be received and hence the estimated cargo that can move to stackyard directly i.e. 1.44 MTPA. Thus, in totality the cargo that can be handled is 6.52 MTPA, which is nearer to the yard capacity.
- (b). The subject proposal is based on the optimum capacity of the yard based on prescribed standards. The yard capacity of 6.62 million tonnes per annum will be adequate since there are limitations of railway track capacity connecting to New Mangalore Port. The number of cycles per year cannot be increased. The provision of 12 cycles is retained.
- (ii). The project cost has been revised to Rs.239.88 crores as against Rs.162.74 crores estimated in the initial proposal. The unit rates for civil works adopted in the calculation are based on the rate analysis of PWD rates and prevailing market rates for the civil engineering works and the cost of mechanical equipment have been adopted based on the inputs given by the Paradip Port and Vizag Port where similar project is envisaged.
- (iii). As regards power cost, the NMPT has revised downwards the unit rate of power to Rs.8 as against Rs.10 per unit assumed in the initial proposal. It has furnished a copy of the electricity bill of July 2008 and August 2008 of Mangalore Electricity Supply Company Limited (MESCL) to substantiate the unit rate adopted in the calculation. It has separately estimated fuel cost for mobile loader at Rs.2 per tonne. The estimate of depreciation, repairs and maintenance, insurance and other cost have also been revised in view of modified capital cost.

12. The NMPT was requested to furnish further information / clarification on the following points:

- (i). The basis for estimating the fuel cost with expected consumption by mobile loader and the unit rate.
- (ii). Review the turn over factor adopted in the computation of yard capacity.
- (iii). Review the proposed upfront tariff cap for road-bound cargo by eliminating certain items of expenses which appear to have been counted twice.
- (iv). NMPT to review and confirm whether the operator will be in a position to meet the revised revenue requirement from the tariff level proposed in its initial proposal.
- (v). The reasons for proposing to collect wharfage charge separately alongwith the service provided by the port.

13. The NMPT has furnished further clarifications / information and has also submitted revised calculation along with revised proposed Scale of Rates. The information / clarification furnished by the NMPT are summarised below:

- (i). The fuel cost for mobile loading has been deleted in the revised calculation. The estimation of power cost is maintained at Rs.8.00 per unit. The unit cost of power as per the latest consumer bill of July and August 2008 is Rs.7.79 per unit. The demand charges at Rs.2.88 lakhs in the electricity bill are for the minimum demand as per the norms of electric supply by Mangalore Electricity Supply Company Limited. A copy of the abstract of Karnataka Electricity Regulatory Commission Rules is furnished in this regard.
- (ii).
 - (a). The port has reiterated that the turn over ratio can not be increased more than 12 for reasons already explained earlier. It has further stated that the proposed facility will serve for assorted customers and export will be of different grades of iron ore. The approximate quantity of iron ore moved by rail for each customer assuming there will be 3 or 4 customers will be 1.25 lakhs tonnes (assuming 1 rake for 25 days at 3500 tonne per rake + 75 trucks for 25 days at 16 tonne per truck). Therefore, convergence of cargo for shipment will require more than 25 days for shipment with sufficient reserve quantity.
 - (b). The number of days have been considered as 300 days for estimating road bound cargo capacity instead of 365 days since, on an average there are 50-55 days of stoppage of cargo by truck movement. The reasons vary from natural as well as un-natural, political, maintenance of road and force measures etc. The port has experienced such stoppages in the past and accordingly that there could be only 300 days for transportation of cargo through road movement.
 - (c). K-Ride a nodal agency for implementation for Hassan- Mangalore rail project had appointed M/s.A.F.Ferguson & Company (AFF) to carry out traffic estimation study for the project. As per the reports, this section can handle only 12 pairs per day and the slot allotted for the iron ore movement is 5. The balance will cater to the passenger trains, POL, lime and coal etc.
 - (d). The steep gradient in the ghat section of H-M railway line do not permit additional line. Unless the doubling takes place, it would not possible to handle more cargo by rail as per the railway sources. The doubling in railway line is not expected in near future at least for the next 15 years.
 - (e). Considering above constraint in movement by rail borne traffic, the port has proposed only one wagon tippler of 26 tipples per hour so that the rakes are free within 4 hours and on any day 4 to 5 wagons can be handled. There are also space constraints for accommodating of second tippler and associated receipt and formation lines.
- (iii).
 - (a). During the joint hearing, some of the bidders have observed that the equipment proposed by the port are not standard. The port has, therefore, proposed to revise the scope of equipment as far as stacking and reclaiming are concerned. Balance equipment have been kept the same.
 - (b). Port has requested all the bidders to indicate the probable cost of the project with supporting documents. However, there is no response from other bidders except M/s.Sical Logistics Limited. M/s.Sical Logistics have furnished the detail estimate of project cost for railway yard, storage, mechanical equipment, etc. The cost of project indicated by M/s.Sical Logistics Limited is Rs.267.2 crores.
 - (c). The costs of all the equipment have been revised based on the latest rate obtained from the other Ports like Paradip Port Trust wherever applicable and some of the equipment cost have been verified with manufacturing

firms. It has furnished a copy of quotation obtained from M/s. Sandvik Asia Limited for some of the mechanical equipment.

- (d). The capital cost estimated in the initial proposal vis-à-vis the revised capital cost estimations along with the basis adopted for estimation is given hereunder:

Sl. No.	Particulars	As proposed initial proposal (Rs. in lakhs)	As per Revised proposal (Rs. in lakhs)	Basis of the unit rate adopted in the estimation of capital cost
I.	Civil Cost			
	(i). Railway track	720	720	Recently awarded work in the month of March 2008 by Southern Railways.
	(ii). Platform	110	221	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates.
	(iii). Dumper house & wagon unloading system	41	270	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates. The variation is owing to the revised scope of work.
	(iv). Tunnels	65	165	Unit rate is based on market enquiry for the similar works awarded in the month of July 2008
	(v). Storage yard	1875	2751	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates. The variation is owing to the revised scope of work.
	(vi). Conveyor Galleries and Transfer Towers	38	2385	Based on the awarded work by M/s. Lanco in the month of June 2008 with latest rate adopted for steel. The variation is owing to the revised scope of work.
	(vii). Buildings, civil approaches, misc civil works	75	500	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates. The variation is owing to the revised scope of work.
	(viii). Roads in marshalling yard and storage yard	525	450	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates. The variation is owing to the revised scope of work.
	(ix). Drainages	228	133	Based on the PWD rate and analysed and revised as per latest market rates of July 2008 and are comparable with latest tendered rates. The variation is owing to the revised scope of work.
	(x). Contingencies for Miscellaneous items	186	380	5% of the civil cost
	(xi). Environmental aspects	50	-	Included in the Miscellaneous items in the revised calculation.
	Subtotal (I)	3913	7975	

II. Mechanical Equipment				
	(i). Wagon Tippler System (1unit)	1533	1038	Based on the cost adopted by the PPT i.e. Rs.10.38 crores and indication by other Ports for similar facility in June 2008. Cost is comparable with M/s.Sical.
	(ii). Belt Conveyor	3108	2697	Based on unit rate of Rs.83,000 per running metre adopted by PPT for similar project. M/s.Sical have indicated cost as (Rs.17.6 crores + Rs.10 crores) = Rs.27.6 crores.
	(iii). Stackers (2 Nos.)	-	2076	The cost is based on unit rate adopted by PPT for similar project at Rs.10.38 crores and M/s.Sical Logistics has indicated Rs.24 crores (for 2 Nos.).
	(iv). Reclaimers (2 Nos.)	-	4000	Based on unit rate of around Rs.20 crores for PPT. Latest enquiry from M/s.Sandvik have indicated the unit rate of Rs.19 crores.
	(v). Ship Loader (2 Nos.)	5880	6226	Based on the cost adopted by the PPT i.e. Rs.31.13 crores each and indication by other Ports for similar facility in June 2008. M/s.Sical have indicated that the cost at Rs.61.3 crores for 2 Nos.
	(vi). Dust suppression System & Ventilation	50	50	Lot
	(vii). Rail cum road shuter (one unit)	525	500	Lot
	(viii). Pay loaders / Bull dozers	100	200	This is new provision based on cost of Dne bulldozer @ Rs.50 Lakhs.
	(ix). Miscellaneous items	100	100	Lot
	(x). Contingencies	565	844	5% of Mechanical cost estimates.
	Subtotal (II)	11861	17731	
III.	Electrical Works	500	685	
IV.	Total Capital Cost (I +II + III)	16274	26391	

- (iv). (a). In view revised scope of equipment proposed, the ship day output has also been revised and considered as per the loading norms prescribed in the guidelines.

The percentage of capsizes, panamax vessel and handy / handimax considered in the calculation of quay capacity are based on the vessels that called at the port during the year i.e. 2007-08. Accordingly, the revised quay capacity is assessed at 13.67 million tonnes per annum as against 10.48 million tonnes estimated in the initial proposal.

- (b). Yard capacity has, however, been maintained at 6.62 million tonnes per annum.
- (c). Accordingly, the optimal capacity of the terminal is minimum of quay / yard capacity i.e. 6.62 MMTA which is considered while calculating the upfront tariff.

(v). A summary of the revised operating cost and revenue requirement is given below:

(a). Operating cost:

(Rs. in crores)		
Sl. No.	Description	Cost
1.	Power (1.4 unit per tonne @ Rs.8 per unit)	7.41
2.	Repairs and Maintenance	
	(a). Civil assets (1% on civil cost)	0.80
	(b). Mechanical assets and electrical assets (7% of the relevant capital cost)	12.89
3.	Insurance (1% on gross fixed asset value)	2.64
4.	Depreciation (as per the Companies Act)	21.71
5.	Licence fee (for 144000 sq. mtr. @ Rs.120 per sq. mtr. per annum)	1.73
6.	Other Expenses (5% of gross fixed assets)	13.20
	Total	60.37

(b). Revenue Requirement:

(Rs. in crores)		
Sl. No.	Particulars	Estimated Revenue Requirement
(i).	ROCE-16% on estimated cost of capital of Rs.263.91 crores	42.23
(ii).	Operating Cost	60.37
(iii).	Total estimated revenue requirement	102.60

(c). 98% of the revenue requirement is considered for estimating the composite handling charge and 1% each for storage and miscellaneous charges.

(vi). (a). As regards the upfront tariff for handling road bound cargo, it has furnished a separate calculation. The value of assets not involved for road bound cargo is ascertained at Rs.36.17 crores. The return on capital employed, operating cost on such asset viz. depreciation, repairs and maintenance, insurance, etc. is estimated at Rs.13.22 crores. Considering 98% of the value i.e. Rs.12.96 crores pertains to handling, and taking into consideration the capacity of 6.62 million tonnes per annum, the differential between rail and road bound cargo is arrived at Rs.20 per tonne.

(b). Assuming rail borne cargo at 80% (i.e. 5292000 tonnes) and road bound cargo at 20% (i.e. 1323000 tonnes), the upfront handling rate for rail borne cargo is estimated at Rs.156 per tonne and Rs.136 per tonne for road bound cargo to meet the revenue requirement from handling charge.

(c). It has not proposed any modification in storage charge and miscellaneous tariff items from the level proposed in the initial proposal.

(vii). The NMPT has also updated the earlier proposed Scale of Rates with the revised rates. The definition, general terms and conditions and the scope of services included in the composite handling charge are incorporated in the proposed Scale of Rates.

(viii). As regards collection of wharfage by the port, it has clarified that this issue should not be linked to the subject facility. The port has proposed the subject proposal as a handling of iron ore from Marshalling Yard to berth without licensing of berth. The port will collect wharfage as per the SOR for such facilities. The wharfage as such does not form part of composite charge. The wharfage is on account of total facility being extended including services rendered in terms of logistics, security, safety illumination and surveillance and police etc. Therefore, the proposal as such is to set composite upfront only for iron ore handling from marshalling yard to back up area of berth and loading into the ship.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on record at office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges for consideration:

- (i). The proposal is for developing iron ore handling facilities at an existing berth of New Mangalore Port Trust (NMPT). It has already been clarified to the port that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008 the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the proposed project at berth no.14 but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargoes at the New Mangalore Port during the next five years.

The Association of New Mangalore Port Stevedores has expressed certain apprehension about the possible adverse effect on the existing cargo due to the new facility for iron ore to be developed. The reference before this Authority is to fix upfront tariff for iron ore handling at NMPT. It is not for this Authority to examine the need and analyse the pros and cons of any PPP projects to be taken by the port except as required for fixation of tariff.

- (ii). Some of the users / short listed bidders pointed out that the capital cost estimated by the port in its initial proposal is low and unrealistic. M/s.Sical Logistics Limited have also suggested that separate tariff should be proposed for rail and road bound cargo as the port envisages movement of cargo by both by rail / road

The NMPT was, therefore, advised to review the capital cost estimate considering the prevailing market rate instead of updating the estimates prepared in the year 2001 by certain adhoc percentage. The port was also advised to propose separate handling charges for iron received by rail and road.

The port has furnished final revised calculation for upfront tariff setting on 23 September 2008. The revised calculation furnished by the port along additional information / clarifications furnished are considered in this analysis.

- (iii). The revised proposal generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February, 2008. Deviations from the guidelines proposed by the NMPT are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

- (iv). Optimal Terminal Capacity:

- (a). Optimal Quay Capacity:

- (i). For the computation of optimal quay capacity, the ratio of Cape size vessels, Panamax vessels and Handi max vessels are considered to be at 30%, 60% and 10% respectively by the NMPT based on the statistics of vessels that called at the port during the last year 2007-08 at berth no 14.
- (ii). The guidelines prescribe norms for loading rate of vessels viz. capesize vessel at 60,000 tonnes / day, panamax vessels at 55,000 tonnes / day and handy size / handymax vessels at 25,000 tonnes per day. In the initial proposal, the NMPT had taken the loading rates lower than the norms prescribed on the grounds that the customized mobile loaders envisaged for the terminal has a capacity to handle only 25000 tonnes per day.

In the revised proposal, the NMPT has, however, modified the scope of the equipment to be deployed at the proposed terminal.

Consequently, the loading rate of iron ore for each of the categories of vessels are considered as per the norms prescribed in the guidelines. The optimal quay capacity of the iron ore terminal assessed by the NMPT in the revised proposal is 13.67 million tonnes per annum.

(b). Optimal Yard Capacity:

(i). Stacking capacity:

Stacking area of 75000 sq. mtr. is considered for estimating the yard capacity. The stacking factor considered by the NMPT is 15 tonnes per square meter of area as per the norms prescribed in the guidelines.

(ii). Plot turn over norm:

(a). The upfront tariff guidelines specify plot turnover norm for an iron ore at 12 times in a year, which is complied with by the NMPT.

(b). In view of the wide gap between the quay and yard capacities and based on higher plot turnover reported at some other ports, NMPT was advised to examine the feasibility of adopting higher plot turnover to improve the yard capacity by reducing the free period of 25 days prescribed in the guidelines.

(c). The constraints in the railway infrastructure is cited as one of the main reasons restraining the port from increasing the turn over factor beyond 12 per annum. The port has submitted that the steep gradient in the ghat section do not permit additional railway line. Further, the port does not expect any improvement in the present railway facilities for at least next fifteen years. A similar view was expressed by one of the bidders South West Port Limited in their comments.

Considering the track capacity of the railway connecting to mine heads and New Mangalore, port expects to operate 5 rakes per day i.e. about 5 Million Tonnes Per Annum (MTPA) approximately. The port envisages to handle around 1.44 MTPA by road assuming 300 nos. of truck cargo carrying 16 tonnes of cargo per truck per day for 300 number of days. Thus, the port has arrived at the total capacity at 6.52 MTPA which is nearer to the yard capacity of 6.62 MTPA.

(d). It has further justified that the proposed facility will cater to mixed customers who may be export different grades of iron ore. The port is of the opinion that assuming there are 3 to 4 customers and presuming 1 rake for 25 days at 3500 tonne per rake plus 75 trucks for 25 days with 16 tonne load per truck for each customer, it will take more than 25 days to accumulate about 1.25 lakh tonnes of iron ore at the stack yard for shipment. The port therefore, does not find it feasible to reduce the free period in the stack yard.

(e). Relying on the above submissions made by the NMPT, the yard capacity is considered by adopting the plot turn over of 12 as assessed by the NMPT.

- (f). Accordingly, the optimal yard capacity of the iron ore terminal works out to 6.62 million tonnes per annum.

- (c). As per the guidelines, optimal capacity of the iron ore terminal is considered at 6.62 million tonnes per annum being the lower of the optimal quay and yard capacities. Upfront tariff needs to be fixed based on the optimal capacity irrespective of any traffic forecast. M/s.ABG Infralogistics Limited have, however, sought to recognise the time taken for traffic built up. As required by the guidelines, the upfront tariff fixation exercise will recognise only the optimal capacity determined based on the given formula. It is for the concerned bidders to assess the demand for the services and formulate his financial bid.

(v). Capital Cost:

- (a). As has been mentioned earlier, the NMPT has revised the estimated capital cost of Rs.162.74 crores considered in the initial proposal to Rs.263.91 crores. The revised capital cost of Rs.263.91 crores comprises Rs.79.75 crores toward civil works and Rs.184.16 crores for mechanical equipment and electrical works.

Since the port reported some problems in obtaining budgetary quotations for equipment, the shortlisted bidders present at the hearing were requested to share such details, if available with them. It is understood from the port that only M/s.Sical Logistics Limited have furnished some details of the capital estimates to the port.

- (b). The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for an iron ore terminal and require the port to estimate civil cost. The project does not envisage the operator to construct the berth and hence the civil cost does not include the berth construction and dredging cost.
- (c). The upfront tariff guidelines also indicate the normative level of equipment for an iron ore terminal. The initial proposal filed by the NMPT did not consider some of the equipment like the 2 numbers of reclaimers, 2 numbers of stackers, 4 numbers of pay loaders and 2 numbers of cranes stipulated in the tariff guidelines. Subsequently, the port has reviewed the equipment requirement. The revised capital cost includes the cost of reclaimers, stackers and pay loaders at the normative level prescribed in the guidelines.
- (d). The port has considered one wagon tippers instead of two numbers prescribed in the guidelines. The port has clarified that due to space constraint in the railway yard and also recognising that it expects to receive 5 rakes / day, it has considered only one wagon tippler in estimates of capital cost. In this context, it is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the NMPT and also recognising that none of the users / bidders have raised any objection on this point, this Authority accepts the deviation made by the port in estimation on this item.
- (e). The port was advised to confirm that the estimates of capital cost are based on the prevailing market rate and the project report has been either updated or quotation obtained wherever required and supporting documents are furnished to substantiate the estimates.

The NMPT has furnished detailed calculation for estimation of capital cost and has also explained the basis adopted for estimating the capital cost as given in paragraph 13.(iii).(d).

The rate analysis for the civil works is reportedly based on the updated rates of Public Works Department in June / July 2008 for similar nature of work.

The estimated cost of mechanical equipment is reportedly based on the unit rates ascertained from the Paradip Port Trust for similar facility. The port has furnished copy of the quotation obtained from one of the suppliers with reference to a few equipment. The unit rates of most of the equipment adopted by the NMPT in the revised calculation and also the total project cost are comparable to the capital cost estimates furnished by M/s.Sical Logistics Limited

- (f). The civil and mechanical equipment cost estimates are prepared by the port with provision for miscellaneous items and contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates.

The upfront tariff guidelines stipulate 5% of the civil and equipment cost towards upfront payment, interest during the construction period, and other miscellaneous items

The capital cost furnished by the port does not include estimates for these items. 5% of the estimated civil and mechanical equipment cost is considered towards the miscellaneous category in line with the norms prescribed in the guidelines.

- (g). Subject to the above modification, the aggregate capital cost towards civil works, mechanical equipment, electrical works and miscellaneous items works out to Rs.277.11 crores as against Rs.263.91 crores estimated by the NMPT.

- (h). M/s.ABG Infralogistics Limited have stressed the need to consider updated and current rate of return on capital employed. It is relevant here to mention that the rate of ROCE for the year 2008-09 was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2008-09 in the computation of tariff for major ports and private terminals. The return on capital employed is accordingly computed at 16% of the estimated capital cost, which works out to Rs.44.34 crores.

(vi). Operating Cost:

- (a). Consumption of power is considered as per norms at 1.4 unit per tonne. The unit cost of power considered by the NMPT in the revised calculation is Rs.8 as against Rs.10 considered in its initial proposal. The port has furnished a copy of the electricity bill for the month of July 2008 and August 2008 raised by Mangalore Electricity Supply Company Limited (MESCL) to substantiate the estimate. The unit cost of power as per the bills works out to Rs.7.79. Relying on the documentary support and the clarification furnished by the NMPT, the unit rate adopted by the port for estimation of power cost is considered.
- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following rates for Straight Line Method prescribed in the Companies Act, 1956. The NMPT in the initial tariff proposal had computed the depreciation based on the rates prescribed in the Companies Act under Written Down Method. On being pointed out the specific provision in the guidelines, NMPT has revised the calculation of depreciation in line with the guidelines. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment as per the rates prescribed in the Companies Act for the relevant group of assets.

- (d). The lease rental is estimated for the total area of 1,44,000 sq. mtrs. of land proposed to be allotted by the port.

The guidelines stipulate the lease rental to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The port has considered a rate of Rs.120 per square metre per month for estimating the lease rental. The port has clarified that existing license fee for long term lease as per the rate prescribed in its Scale of Rates is Rs.9.17 per sq. mtr. per month i.e. Rs.110.04 per square metre per annum. But, it has adopted the rate of Rs.120 per sq.mtr. per annum considering 2% escalation per annum for the next few years until the commissioning of the project. The port has admitted the deviation to the extent of applying annual escalation factor.

The upfront tariff guidelines already provide for annual escalation in the upfront tariff cap approved by this Authority. It is, therefore, not required to provide for escalation in unit rate of lease rental separately. The estimation of lease rental is modified and considered at the prevailing lease rental of Rs.110.04 sq. mtr. per annum as per the norms prescribed in the guidelines. Accordingly, the modified lease rental works out to Rs.158 lakhs per annum as against Rs.173 lakhs estimated by the NMPT.

- (e). The total operating cost estimated subject to the above modification works out to Rs.6102 lakhs as against Rs.6037 lakhs per annum estimated by the NMPT.

- (vii). The statement submitted by the NMPT for fixing upfront tariff cap for iron ore terminal has been modified in line with the above analysis. The copy of the statement is attached as Annex-I.

- (a). As per the statement, the total revenue requirement from iron ore terminal works out to Rs.10536 lakhs which is an aggregate of 16% Return on a capital cost (i.e. Rs.4434 lakhs) and operating cost (Rs.6102 lakhs).
- (b). The guidelines require 98% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.

Accordingly, Rs.10325 lakhs is to be recovered from iron ore handling charge and Rs.105 lakhs each from storage charge and miscellaneous charge to meet the total revenue requirement of Rs.10536 lakhs.

- (c). Since the facility will receive iron ore both by rail and road, the port has proposed separate handling rate for rail and road movement of cargo in its revised proposal.
- (d). The approach followed by the NMPT to derive separate handling charges for road and rail cargo and the modification done by us are shown in the statement attached as Annex-II. The following modifications have been done in the calculation furnished by the NMPT:
- (i). In view of change in the unit rate of lease rental explained earlier, the estimation of lease rental pertaining to marshalling yard is modified.
- (ii). Though the port has mentioned that the traffic from road will be 1.44 MTPA, for calculation of the handling rate, it has considered a traffic of 1.32 MTPA by assuming a share of 20% of the total capacity.

The differential revenue requirement from handling charges for road and rail mode i.e. Rs.1296 lakhs has been spread over the total

capacity of 6615000 tonnes to arrive at the differential rate of Rs.20 per tonne. The approach adopted by NMPT does not appear to be correct. The cost and investment not relevant for road bound cargo needs to be borne only by rail borne cargo. The calculation is accordingly modified and the differential in rate stands revised to Rs.24.35 per tonne.

- (iii). Taking into consideration the differential between the rail borne cargo rate and road bound cargo rate and the share of the respective capacities at 80% and 20%, the unit handling rate works out to Rs.136.60 for road bound cargo and Rs.160.95 for rail borne cargo to meet the revenue requirement from handling charge at Rs.10325 lakhs.

- (viii). The NMPT has claimed that wharfage as such does not form part of composite handling charge and it has proposed to collect wharfage charge separately from the importer / exporter at the rates prescribed in its Scale of Rates. When requested to explain the services provided by the port to justify collection of wharfage, the port has in general terms clarified that the berth is not licensed to the operator and hence the port proposes to collect wharfage as well as the berth hire. The explanation furnished by the NMPT that wharfage is on account of total facility being extended including services rendered in terms of logistics, security, safety illumination and surveillance and police etc. is not convincing, as it will receive revenue share from the private operators.

Since the berth is not to be licensed or leased to the operator, there is justification in collection of berth hire charge by the port.

It has to be noted that the upfront handling rate is for composite service which includes wharfage and all other miscellaneous service not specifically prescribed in the Scale of Rates. The handling charge is levied for providing services / facilities for unloading of rail borne cargo through unloading facilities at Marshalling Yard and unloading of road bound cargo at stacking yard directly, transfer the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 25 days, reclaiming from stackyard and loading onto the ship, wharfage and all the miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (ix). As per the guidelines, 1% revenue requirement is to be met from storage charge after allowing the 25 days free period for coal terminal and balance 1% from storage charge.

The port has proposed storage charge after the prescribed free period at Rs.3 per tonne per day for the first week, Rs.5 for the second week and Rs.7 for the third week and beyond as proposed in the initial tariff proposal.

The miscellaneous charges is proposed for sweeping and collecting spillage at yard at Rs.1 per tonne and Re.0.50 for moisturising and dust suppression applicable for all the rail / road bound cargo as proposed in its initial proposal.

The port has confirmed that the revised revenue requirement can be met at the proposed storage charge and miscellaneous charge. The modification in the revenue requirement made by the port and as per our calculation is not significant. Hence the storage charge and the tariff for miscellaneous service are prescribed as proposed by the port.

- (x). The port has proposed a condition stating that twenty five days shall be allowed for accumulation of cargo. Free period in case of export commences from the actual day of receipt of cargo in the transit / stack area as per the prescription in the Scale of Rates of other major ports / private terminal. The proposed condition of free period is therefore modified to that extent.

- (xi). The port has in the proposed Scale of Rates defined the term 'iron ore' as any grade meant for export as per statutory norms. There is no common definition of the term 'iron ore' in the Scale of Rates of other major ports/ private terminal. The terminology as is understood at the port at present can continue to be applied.
- (xii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, storage charge not to accrue for the period when the operator is not in a position to deliver / ship import / export cargo, etc. has been incorporated by the NMPT in the proposed the upfront tariff schedule.
- (xiii). The penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, has been proposed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the prescription in the upfront tariff schedule approved in the Scale of Rates of the Mormugao Port Trust.
- (xiv). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

16.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

16.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

16.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

16.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

16.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the New Mangalore Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the New Mangalore Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

16.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the New Mangalore Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

17. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the iron ore terminal at New Mangalore Port Trust which is attached as Annex-III.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT.III/IV/143/2008/Exty.]

415461/08-6

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR IRON ORE TERMINAL AT NEW MANGALORE PORT

Sr. No.	Particulars	As proposed by NMPT (Rs. in lakhs)	Estimates considered by TAMP (Rs. in lakhs)
I	Optimal capacity		
(i)	Optimal Quay Capacity		
(a)	Ratio of Vessel Size to be handled	% of vessels	% of vessels
	Number of Capesize vessels (S1)	30%	30%
	Number of Panamax vessels (S2)	60%	60%
	Number of Handy size/ max vessels (S3)	10%	10%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Capesize vessels (P1)	60000	60000
	- Panamax vessels (P2)	55000	55000
	- Handy size/ max vessels (P3)	25000	25000
(c)	Quay Capacity = $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2) + (S3 * P3)) * 365$	13669250	13669250
	Quay Capacity in million tonnes	13.67	13.67
(ii)	Optimal Yard Capacity		
	Area allotted by the Port (in square metres) (A)	75000	75000
	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%
	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	15	15.00
	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	12	12
	Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 * A * U * Q * T$	6615000	6615000
	Yard Capacity (in million tonnes)	6.62	6.62
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes).	6.62	6.62
II	Capital Cost		
(i)	Iron ore Handling Activity	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
(a)	Civil Cost		
	(i). Railway track	720	720
	(ii). Platform	221	221
	(iii). Dumper house & wagon unloading system	270	270
	(iv). Tunnels	165	165
	(v). Storage yard	2751	2751
	(vi). Conveyor Galleries and Transfer Towers	2385	2385
	(vii). Buildings, civil approaches, misc civil works	500	500
	(viii). Roads in marshalling yard and storage yard	450	450
	(ix). Drainages	133	133
	(x). Contingencies for Miscellaneous items	380	380
	Subtotal (a)	7975	7975
	(b). Mechanical Equipment		
	(i). Wagon Tippler System (1 unit)	1038	1038
	(ii). Belt Conveyor	2697	2697
	(iii). Stackers (2 Nos)	2078	2078
	(iv). Reclaimers (2 Nos)	4000	4000
	(v). Ship Loader (2 nos)	6226	6226
	(vi). Dust suppression System & Ventilation	50	50
	(vii). Rail cum road shutter (one unit)	500	500
	(viii). Payloader (4 Nos) and Work shop facilities	200	200
	(ix). Miscellaneous items	100	100
	(x). Contingencies	844	844
	Subtotal (b)	17731	17731
	(c). Electrical Works	685	685
	Sum of civil, mechanical equipment cost and electrical works	26391	26391
	(d). Miscellaneous (5% of civil, mechanical and electrical works)	0	1320
	(iv). Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c + d)	26391	27711

Sr. No.	Particulars	As proposed by NMPT (Rs. in lakhs)	Estimates considered by TAMP (Rs. in lakhs)
III	Operating Cost Estimation		
(i)	Iron Ore handling Activity	(Rs. in lakhs)	Rs. in lakhs
	(a). Power Cost (1.4 units per tonne @ Rs. 8 per unit)	741	741
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on Civil cost)	80	80
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical asset cost)	1289	1289
	(c). Insurance (1% on Gross fixed asset value)	264	277
	(d). Depreciation (As per the companies Act)	2171	2171
	(e). Lease Rentals	173	158
	(f). Other Expenses (5% of Gross fixed Assets)	1320	1386
	Total Operating Cost	6037	6102
IV	Revenue Requirement & proposed tariff		
(i).	Cargo Handling charge		
	Revenue Requirement		
	(a). Total Operating Cost	6037	6102
	(b). Return on capital Employed @ 16%	4223	4434
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	10259	10536
	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Iron Ore Handling Charges (98% of the revenue requirement)	10054	10325
	(b). Storage Charges (1% of revenue requirement)	103	105
	(c). Miscellaneous Charge (1% of revenue requirement)	103	105
	Total Revenue requirement from cargo handling activity	10259	10536
	Proposed tariff per tonne rate		
	(a). Iron Ore Handling Charge (Composite)		
	For Rail Bound Cargo	156	160.95
	For Road Bound Cargo	136	136.60
	(b). Storage Charge		
	(i). Free period	25 days	25 days
	(ii). Storage Charge (beyond the free period)		
		Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
		First week - Rs. 3	First week - Rs. 3
		Second Week - Rs. 5	Second Week - Rs. 5
		Third week onwards - Rs. 7	Third week onwards Rs. 7
	(c). Miscellaneous Charge		
	(i). Sweeping, collecting spillage from yards/conveyors/galleries	Rs. 1 per metric tonne	Rs. 1 per metric tonne
	(ii). Moisturising the cargo	Rs. 0.50 per metric tonne	Rs. 0.50 per metric tonne

4154GJ/08-7

Annex - II

Computation of differential handling rate between Rail and Road bound cargo of iron ore terminal at New Mangalore Port Trust

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by the NMPT		Estimates considered by TAMP	
		Rs. in lakhs	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
1	Total Optimal Terminal Capacity in tonnes		6615000		6615000
	(i). Road bound Capacity 20%	1323000		1323000	
	(ii). Rail bound capacity 80%	5292000		5292000	
2	Cost of Capital Assets included in the total capital cost which are not relevant for road bound cargo (As furnished by the (NMPT))				
A	Civil Works				
	(i). Railway Track	720		720	
	(ii). Railway Platform	221		221	
	(iii). Dumper House & wagon loading system	270		270	
	(iv). Tunnels	165		165	
	Subtotal (A)		1376		1376
B	Mechanical Equipment				
	(i). Wagon Tippler system	1038		1038	
	(ii). Belt conveyor to the extent not applicable for road bound cargo	1203		1203	
	Subtotal (B)		2241		2241
C	Total Cost of capital Assets (A) + (B)		3617		3617
3	Operating cost linked to the capital assets (not relevant to the road bound cargo)				
	(i). Repairs & Maintenance				
	(a). 1% on Civil Cost	14		14	
	(b). 7% on Mechanical equipment cost	157		157	
	(ii). Insurance (1% on total capital cost)	36		36	
	(iii). Depreciation	278		278	
	(iv). Other Expense (5% on total capital cost)	181		181	
	(v). Lease rental on marshalling yard	78		72	
	Total Operating cost [(i) to (v)]		743		737
4	Estimation of Revenue requirement (Differential)				
	(i) 16% Return on Capital cost Rs. 3617 lakhs	579		579	
	(ii). Operating cost as in 3 above	743		737	
	Revenue Requirement (Differential)		1322		1316
5	Per tonne handling Rate differential between road and rail bound cargo				
	(i). Revenue requirement from Handling charge 98%		1296		1289
	(ii). Per tonne differential handling rate between road and rail bound cargo arrived by spreading the differential revenue requirement over the rail bound capacity [5(i) / 1(ii)] in our computation (Rs. Per tonne)		19.59 say Rs. 20		24.35
6	Total Handling Revenue requirement for the entire terminal from both road and rail bound cargo		10054		10325
7	Per tonne Handling Rate assuming the ratio of rail vis a vis road at 80% and 20% and the differential in the per tonne rated for road bound cargo				
	Per tonne Handling Rate for road cargo		136		136.60
	Per tonne Handling Rate for rail cargo		156		160.95

ANNEX - III

NEW MANGALORE PORT TRUST
UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR IRON ORE HANDLING

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Per day" means per calendar day unless other wise stated.

1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operators may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (iv). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (v). In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of the operator or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the New Mangalore Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator.

2. CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate in Rupees
(i).	Iron ore handling charge		
(a).	For rail borne cargo	Per Metric Tonne	160.95
(b).	For road bound cargo	Per Metric Tonne	136.60

Notes:

- (i). The handling charges prescribed at (i).(a). above for rail borne cargo is a composite charge for unloading of cargo from wagon through unloading facilities at Marshalling Yard, transfer the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 25 days, reclaiming from stackyard and loading onto the ship, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (ii). The handling charge prescribed at (i).(b). above for road bound cargo is a composite charge for unloading of cargo at stackyard directly, storage at the stackyard upto a free period of 25 days, reclaiming from stackyard and loading onto the ship, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

3. STORAGE CHARGES:

The storage charge shall be levied for the goods lying in the storage yard without export beyond the prescribed free period as follows:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate in Rupees per tonne per day or part thereof
(i).	In the first week	Metric tonne	3.00
(ii).	in the second week	Metric tonne	5.00
(iii).	Beyond second week	Metric tonne	7.00

Notes:

- (i). Free period of twenty five days shall commence from the actual day of receipt of goods in the stackyard. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

4. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following miscellaneous charges are applicable on iron ore handled by both rail/road movement:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate per tonne or part thereof
(i).	Charges for sweeping, collecting, spillage from yards conveyors, galleries, etc.	Metric tonne	1.00
(ii).	Charges for moisturising of cargo and dust separation services, etc.	Metric tonne	0.50

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
